5
2025
MIBA
MIBA
Leidenschaft Modellbahn
Mai 2025
Deutschland € 8,50
Österreich € 9,40 | Schweiz CHF 14,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal € 11,50
Niederlande € 10,80 | Luxemburg € 9,80
Dänemark DKK 91,95
4 194038 208500 05

TOP NEUHEIT SHAY IN HO

Feinmechanisches Kleinod: Wie Märklin die spezielle Antriebstechnik in 1:87 umsetzt

asercut-Modelle richtig bauen

andbahnhof Osterode
dyllischer Fachwerkbau nicht nur
ür Harz-Anlagen

Exklusiv: Lebenswerk auf dem Dachboden

Traumhafte Bundesbahn

Klare Ziele, Top-Ergebnis: So flossen viele MIBA-Ideen in eine faszinierende Epoche-IV-Großanlage ein

Neu von Tillig

Ruhr-Schnell-Verkehr in TT
Wie gut ist die BR 78?

Kreide-Verkehr auf Rügen 1961
Diese Anlage gewann unseren Wettbewerb in Mannheim

FASZINATION MODELLBAHN

99 7204 im MIBA-Test
Die Borsig-Lok in 0m von Schnellenkamp

Brawa-Tiefladewagen
Modell, Vorbildinfos und Ladeguttipps

Neu im Vertrieb von Noch

Erster Praxistest
mit den Ammo-Farben

märklin
TRIX

THE Shay · LOKOMOTIVE ·

Feinmechanik pur!
Vorbildgerechter Antrieb mittels rechts liegender Kardanwelle auf die Kegelzahnräder der Treibdrehgestelle

Mit dem Sound einer Original-Shay aus Felton, California

Digital-Decoder mit umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen sowie Pufferspeicher

Getriebeübersetzung der Originalgeschwindigkeit einer Shay angepasst

38700 | 25700 US-Getriebe-Dampflokomotive Bauart Shay

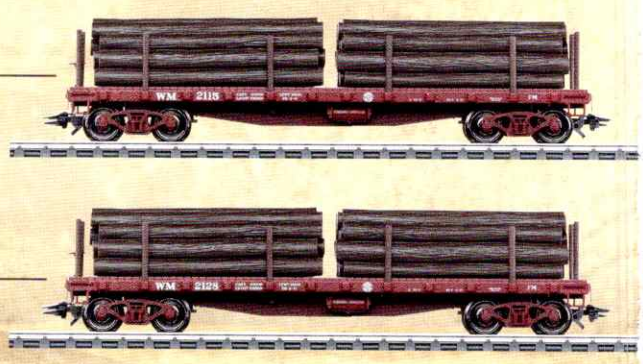
der Type Class D mit drei Zylindern, vier Treibdrehgestellen und ihrem charakteristisch nach links versetztem Kessel in der Ausführung als Western Maryland Lok-Nummer 5 im Betriebszustand der 1940er Jahre.

Serienmäßig eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar

Punktgelagerte Normkupplungsaufnahmen mit NEM-Schacht an Lok und Tender

€ 649,-*

Die neukonstruierten Flachwagen bestechen durch Ihre Umsetzung und bringen auch ohne Beladung genug Gewicht auf die Schiene



Magnete als raffinierte Be- und Entladungshelfer fixieren die Ladeaufsätze an ihrem Platz

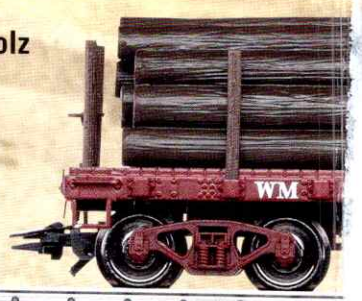
In Aktion

Erleben Sie unsere Shay und ihren vorbildgerechten Antrieb und dem Sound einer Original Shay in Aktion.

www.maerklin.de/youtube

45600 | 24922 US-Flachwagen-Set Grubenholz

Drei mit Grubenholz beladene vierachsige 40-ft. US-Flat Car der Western Maryland Bahngesellschaft im Betriebszustand der 1940er Jahre.



€ 169,-* (drei Wagen)

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Gehören Sie auch zu den „Kidults“?

Liebe Leser,

„Ki ... was ?!?“ wird jetzt so mancher fragen und dabei kategorisch darauf bestehen, dass er nicht zu so etwas gehört. Denn beim ersten Hören denkt man doch allenfalls an Außerirdische, die auf der galaktischen Autobahn falsch abgebogen sind und versehentlich auf diese rückständigen Erdlinge gestoßen sind. Die Erdlinge selbst halten sich natürlich für ganz modern und rufen in geradezu inflationärer Häufung neue Trends aus.

Ein neuer Trend (ist er wirklich so neu?) kommt natürlich wie alle Trends mit einem Anglizismus daher. Ohne Anglizismus geht in einer trendigen Welt rein gar nichts mehr. Beispiele: „Mittagsschläfchen“ wird nie ein Trend, „Power-Napping“ schon eher. „Rumlümmeln“ hat auch keine Chance auf allgemeine Anerkennung, wenn schon muss es „Extrem-Chillen“ sein. Mein persönlicher Favorit ist „Power ...“, äh, „Dauer-Couching“ – und wer zu dem notwendigen Möbel einfach nur Sofa sagt, ist per se total out.

Unser Modellbahnhobby ist zum Glück nicht sonderlich trendgetrieben. Sicher, auch hier gibt es gewisse Entwicklungen, aber sie ergeben sich eher langfristig und werden nicht alle paar Monate von einem Nachfolgetrend abgelöst. Nehmen wir zum Beispiel die Digitalisierung. Waren es 1990 nur wenige, die als „Early Adopters“ ihre Loks mit Decodern ausstatteten, so sind inzwischen die Analogfahrer eindeutig in der Minderheit. Zu vielfältig sind die Vorteile einer Digitalsteuerung, als dass man auf sie verzichten möchte.

Auch das Sammelgebiet der Modellbahner verschiebt sich ganz langsam in neuere Epochen. Ist die Epoche III bei Boomern immer noch ganz hoch im Kurs, so wandelt sich das Interesse von jüngeren Modellbahnern stetig hin zu moderneren Epochen und ihren bunten Fahrzeugen. Länderbahn und die Vorkriegs-Reichsbahn werden kaum noch als in sich stimmige Anlagen realisiert – so jedenfalls mein Eindruck, wenn ich mir die angebotenen Anlagenberichte anschaue.

Auch die Modelle selbst werden in ihrer Detaillierung immer feiner. Immer kleinere Teile schmücken die Fahrzeuge und machen sie filigraner. Bei Elektro- und Diesellokomotiven ist der Maschinenraumdurchblick so ein aktueller Trend; keine Neukonstruktion kommt ohne dieses Feature aus. Das sind aber alles Entwicklungen, die sich über einen Zeitraum von vielen Jahren hinziehen.

Und der Modellbahner? Trotz aller Veränderungen, eine Eigenschaft ist bei allen Modellbahnern nach wie vor gleich: Auch in fortgeschrittenem Alter bleibt man doch innerlich jung. Spielen (oder wie manche meinen: Betreiben der Anlage) ist keinesfalls nur ein Privileg von Kindern. Das Kind im Manne altert nicht. Und so treffend kann man es tatsächlich nur im Englischen ausdrücken: „The difference between men and boys is the price of their toys.“

Wir sind also alle jung gebliebene Erwachsene. Aber trotzdem könnte man dafür wirklich mal einen schöneren Begriff als „Kidults“ finden – meint Ihr *Martin Knaden*

Kurt Eva hat immer schon von langen Zügen geschwärmt. Folglich hat er sich auch eine Modellbahn gebaut, auf der solche Züge adäquat zum Einsatz kommen können.

In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen gleich drei Neukonstruktionen von Dampfloks vor. Da ist zum einen die Meterspurlok 99 7204 als Messing-Handarbeitsmodell von Schnellenkamp. Märklin stellte in Mannheim auf der Faszination Modellbahn überraschend eine 4-Truck-Shay in H0 vor. Und Sebastian Koch zeigt uns die neue BR 78 in TT.

Bruno Kaiser hat das Bahnhofsgebäude von Osterode aus einem Bausatz von Laffont zusammengebaut. Was es dabei zu beachten gibt, erläutert er in seinem Bericht. Thomas Mauer hat ausprobiert, wie sich die neuen Ammo-Farben im Anlagenbau anwenden lassen. Außerdem beschreibt Martin Knaden den neuen Tiefladewagen von Brawa und gibt auch gleich einen Tipp für passendes Ladegut.

Fotos: MK (3), Christiane van den Borg, Sebastian Koch, Bruno Kaiser, Thomas Mauer

MIBA Inhalt

MAI 2025

Ab Seite 8
TITELTHEMA

Anlage als Langzeitprojekt

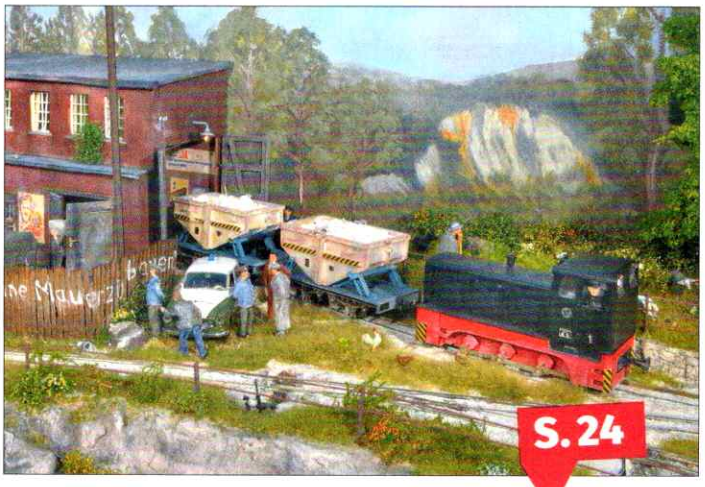
Schon seit mehreren Jahrzehnten widmet sich Kurt Eva dem Bau seiner großen H0-Anlage – angefangen von der Planung bis hin zum Betrieb hatte er sich dabei immer wieder klar definierte Ziele gesetzt.

Foto: Christiane van den Borg

ARBEIT MIT ACRYLFARBE

Acrylfarben sind vielseitig verwendbar. Thomas Mauer hat die Farbsets von Ammo in der Praxis ausprobiert.

S. 40



S. 24

Foto: MK

AUF DER SPUR DER STEINE

Die detaillierte Gestaltung des Betriebsdioramas von Christian Danziger konnte beim Privatanlagen-Wettbewerb in Mannheim überzeugen – sie gewann den ersten Preis.

S. 66

Screenshot: Michael Weiß

ERWEITERUNGEN FÜR TSW 5

Kontinuierlich erscheinen für die TrainSimWorld neue Inhalte von ganz unterschiedlichen Entwicklern. Michael Weiß stellt einige aktuelle Beispiele vor.

Foto: MK

S. 16

Foto: Oesterling/Archiv Michael Meinhold

BR 99.720 – DAS MODELL UND SEIN VORBILD

Die Strecke Mosbach–Mudau im Odenwald war eine der wenigen Schmalspurstrecken im Bereich der DB. Martin Knaden berichtet über das „Bembele" und stellt das Modell der 99.720 von Schnellenkamp vor, dessen Vorbild dort im Einsatz war.

S. 35

Foto: Sebastian Koch

BR 78 ALS TT-MODELL VON TILLIG

Schon lange fehlte ein zeitgemäßes Modell der preußischen Tenderlok – Tillig stellte jetzt seine Neukonstruktion vor. Sebastian Koch hat sich die als erste ausgelieferte DRG-Version näher angesehen und getestet.

S. 52

Foto: Horst Meier

EINE BRÜCKE VERSTECKT IM WALD

Die Überführung eines Waldwegs unweit des Bahnhofs Birkenau war eines der letzten offenen Bauprojekte beim Weschnitztal-Überwald-Projekt. Horst Meier zeigt, wie aus dem unscheinbaren Bauwerk ein echter Blickfang wurde – ganz nah am Vorbild.

MODELLBAHN-ANLAGE

Ein Langzeitprojekt 8
Lange Züge in authentischer Umgebung (Teil 1)

Spur der (Kreide-) Steine 24
Siegeranlage beim Privatanlagen-Wettbewerb

Dampf und Diesel im Prignitzer Land 90
Auf Regel-und Schmalspurgleisen durch Pommern

VORBILD

Odenwald-Express 16
Die Meterspurloks der Baureihe 99.720

MIBA-TEST

Schmalspur-Schmuckstück 20
Die Baureihe 99.720 in 0m von Schnellenkamp

Die Symmetrische in TT 35
Tilligs Baureihe 78 im Test

NEUHEIT

Fachwerk für die Kleinbahn 30
Kreisbahnhof Osterode als H0-Modell von Laffont

Die schöne Shay 60
Waldbahnlok der Bauart Shay in H0 von Märklin

Nötig wie ein Kropf 64
Tiefladewagen Stm 309a als H0-Modell von Brawa

Krokodile mitten im Wald 66
Zwei neue Erweiterungen für die TrainSimWorld 5

MODELLBAHN-PRAXIS

Arbeiten mit Acryl 40
Modellbau mit den Farben von Ammo (Teil 1)

Güglinger Umbau 46
Württembergische Lokschuppen (Teil 2)

VORBILD + MODELL

Kleine Brücke im Wald 52
Das Weschnitztal-Überwald-Projekt – Teil 15

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 6
Mini-Markt 72
Termine 80
Bücher 82
Neuheiten 84
Vorschau · Impressum 98

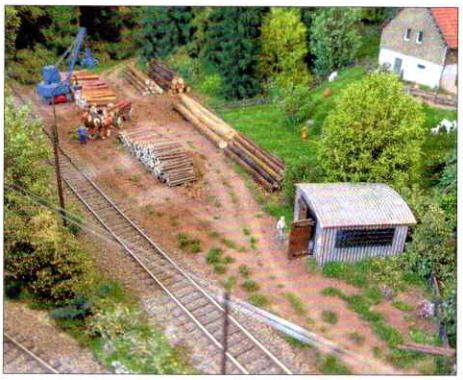
MIBA 4/2025: Containerhafen

Viel Betrieb

Bei den Recherchen zu den Gegebenheiten des Containerumschlags in Zeebrügge stellte ich fest, dass es eine einzige Hafenbehörde für Antwerpen und Zeebrügge gibt. An den Hafen von Antwerpen ist ein großer Rangierbahnhof angeschlossen: Antwerpen Noord.

Weiterhin habe ich im Text erwähnt, dass das große Umschlagsvolumen eines Seehafens die angeschlossenen großen Rangierbahnhöfe stark auslastet. Zu Antwerpen Noord habe ich ein filmisches Beispiel gefunden, an dem man diesen intensiven Betrieb erleben kann. Die ältere Version zeigt offenbar den Betrieb in der Modernisierungsphase, Hemmschuhe waren das Mittel zum Abbremsen der Wagen. In einer Szene sieht man auch wie gefährlich das sein konnte: Ein Rangierer springt knapp vor einem Wagen über die Schienen!

Der modernisierte Rbf zeigt, was ein Seehafen im Hintergrund bedeutet: Vier Rangierloks arbeiten gleichzeitig, pausenlos werden Wagenschlangen abgedrückt, nachsortiert, abgezogen. Der langgezogene Weichenbereich trennt die Abläufe und erlaubt hohe Geschwindigkeiten. Insgesamt also ein Actionknaller zur Inspiration für Modelleisenbahner! Hier nun die Links zu den Youtube-Filmen:
https://www.youtube.com/watch?v=QslcstwnUTw
https://www.youtube.com/watch?v=96rDkqt_XZs
https://www.youtube.com/watch?v=Z8yeyZACVc0
Andreas Lange, Reinhausen



MIBA 12/2024 und 1/2025: Heldenstein

Holzverladung

Der Leserbrief zu meiner Anlage Heldenstein in MIBA 3/2025 hat endgültig den Stein ins Rollen gebracht, um mich doch einmal an den Umbau der Kiesverladung zu einer Holzverladung zu wagen. Anbei ein Bild vom Ergebnis.

Zu dem zweiten Thema mit dem Wort „Umschlagplatz". Bis zu dem Zeitpunkt war mir nie bewusst, dass es dazu eine Doppeldeutung gibt. Nichtsdestotrotz ist der verwendete Begriff der offizielle Name für den Ort von Warenumschlägen.
Markus Pröbst, per Mail

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Unter Berücksichtigung der gültigen Datenschutz-Grundverordnung können wir Leserbriefe künftig nur noch abdrucken, wenn diese bei Einsendung explizit als Leserbrief gekennzeichnet sind. Personenbezogene Daten werden nur für die Veröffentlichung der Leserbriefe verwendet, eine weitere Nutzung oder Speicherung findet nicht statt.

Manfred Bachmann †

Der Geschäftsführer des BDEF, Manfred Bachmann, ist am 27. Februar 2025 nach langer, schwerer Krankheit von uns gegangen. Wir trauern um einen großartigen Menschen, langjährigen Freund, zuverlässigen Vorstandskollegen sowie treuen und starken Eckpfeiler des BDEF. Schon als Vorsitzender seines Vereins, der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren, war er seit Jahrzehnten auf den Verbandstagen präsent und kannte den Verband und seine Mitglieder wie kaum ein anderer. In seinem Verein stellte er frühzeitig die Weichen für seinen jungen Nachfolger.

Manfred Bachmann wurde am 28.12.1949 geboren. Er absolvierte eine Druckerausbildung in der Druckerei seines künftigen Schwiegervaters, die er zusammen mit seiner Frau weiterführte. Über viele Jahre war er mit dieser Druckerei für den BDEF bei der Herstellung des Jahrbuchs sowie der Reports und anderer Druckerzeugnisse tätig, für die er auch nach seiner Pensionierung bis zuletzt zusammen mit seiner Frau die Regie übernahm. Er hat sich immer für das Wohl des BDEF eingesetzt und auch in turbulenten Zeiten vehement für den Verband gekämpft, vor allem bei den Neuausrichtungen 1993 in Potsdam und 2014 in Mannheim. Auch in der Jugendarbeit betätigte er sich intensiv, sei es mit der Kindereisenbahn seines Vereins oder mit dem Junior-CollegeEuropa auf den Messen für den BDEF.

Seit 2017 engagierte er sich zudem im engen Vorstandsgremium als Geschäftsführer – eine Funktion, bei der alle möglichen Anliegen auflaufen. Doch mit Manfred konnte man nicht streiten. Mit seiner ruhigen, ausgleichenden, ja versöhnenden Art war er die perfekte Besetzung. So nahm er mit seiner Empathie manchem Konflikt die Spitze. Bei Kritik am BDEF warb er stets für Verständnis der ehrenamtlichen Tätigkeit. Innerhalb des Vorstands war er ein verlässlicher Partner, der zu allen immer ein freundschaftliches Verhältnis angestrebt hat und im Sinne einer harmonischen Zusammenarbeit bemüht war zu integrieren.

Manfred Bachmann 1949 – 2025

Persönlich war er stets für seine Freunde da. Man konnte jederzeit zu ihm kommen, sich in Gesprächen austauschen, einen Rat suchen – er hat unterstützt, gefördert und geholfen, nicht aufmerksamkeitswirksam im Vordergrund, sondern respekt-, aber kraftvoll im Hintergrund.

Vor einem Jahr erreichte ihn eine Krankheit, die erst im Sommer richtig erkannt werden konnte. Die Therapie schien zunächst zu wirken, letztlich aber konnte er die Krankheit nicht besiegen. Lieber Manfred, wir vermissen dich!
Markus Peschel, BDEF-Schatzmeister

MINIABO

Mehr **Wissen** – mehr **Spaß**

3 für nur € 12,75
statt ~~€ 25,50~~

- ✓ Sie sparen die Hälfte
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die *MIBA* kommt bequem frei Haus*

Weitere Gründe, warum Sie *MIBA* lesen sollten:

Akribische Testberichte und umfangreiche Neuheitenvorstellungen

- ✓ Ausführliche Tests mit Maßtabellen und Messwerten
- ✓ Kompetente Vorbildinformationen zu aktuellen Modellen
- ✓ Modellbahn-Neuheiten im Überblick
- ✓ Alle Produktinformationen inkl. Preis und Bezugsquellen

Vorbildliche Modellbahn-Anlagen und Tipps aus der *MIBA*-Werkstatt

- ✓ Tolle Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten und Epochen
- ✓ Detailreiche Profi-Aufnahmen, Gleispläne, Tipps der Erbauer
- ✓ Schritt-für-Schritt-Anleitungen aus der Praxis
- ✓ Über die Schulter geschaut: von den Modellbahn-Profis lernen

* im Inland

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 8,30 pro Heft (statt € 8,50 am Kiosk) zwölfmal im Jahr (Jahresabopreis € 99,60) frei Haus.

Jetzt online bestellen unter www.miba.de/abo

LANGE ZÜGE IN AUTHENTISCH GESTALTETER UMGEBUNG

Ein Langzeitprojekt – Teil 1

Inspiriert wurde ich im Wesentlichen durch Veröffentlichungen von PitPeg-Zeichnungen und perspektivischen Darstellungen in der MIBA sowie den Berichten von Michael Meinhold und Rolf Ertmers REPA-Bahn. Lange Züge in großzügigen Radien mit Überhöhung – so sollte es auch auf meiner neuen Anlage sein.

Weder die Spielkameraden, der Sport noch das weibliche Geschlecht konnten den Bazillus in mir ausrotten. Nur der Geldbeutel bremste das Hobby aus. Ab 1975 wurde der ausgebaute Dachboden im elterlichen Haus komplett von mir mit der Modellbahn belegt. Es begann auf einer Fläche von 6 x 4 m bis zum Ausbau von 11 x 5 m mit einem Mittelgang und mit Zügen von 4 m Länge.

Da mich damals schon der Mittelleiter störte, wurde Roco-Meterware mit selbst hergestellten Pukos versehen (1-mm-Messingstifte wurden unter der Holztrasse verlötet). Ebenfalls kamen ausschließlich die schlanken Weichen von Roco zur Anwendung. Im sichtbaren Bereich wurde nur Oberleitung von Sommerfeldt verwendet. In den Schattenbahnhöfen wurde die Oberleitung mit 2-mm-Messingdraht selbstgebaut.

Das Wahnsinnsprojekt

Der geplante Aufbau dieser Großanlage im Elternhaus wurde 1981 aufgrund von beruflichen Veränderungen inklusive Umzug abgebrochen und unvollendet eingemottet. Mitte der 1980er-Jahre zog ich ins eigene Haus, das um das Eisenbahnzimmer herumgeplant und realisiert wurde. Etliche Planungsskizzen in 1:100 führten schließlich zum heutigen Ergebnis.

Von der untersten bis zur obersten Ebene wurden Detailpläne inklusive aller Höhenangaben auf Transparentpapier gezeichnet. Die oberste Frage war: Wie erreiche ich die

Ein typischer Epoche-IV-Intercity fährt in den Bahnhof von Stenkelfeld ein. Fotos: Christiane van den Borg

Rechts ein Blick über den in einem weiten Bogen verlegten Bahnhof mit dem imposanten Empfangsgebäude

TRAUM MODELLBAHN-ANLAGE

Ein großes Modellbahnprojekt bis zu einer durchgestalteten Anlage durchzuziehen erfordert neben einer ausgezeichneten Planung auch Durchhaltevermögen. Die hier vorgestellte H0-Anlage ist ein Projekt, das Kurt Eva über Jahrzehnte mit Ausdauer und einem definierten Ziel vor Augen verfolgt hat.

Der Blick aus der „Preiserlein-Perspektive" vermittelt sowohl die Weitläufigkeit der Anlage als auch das Gespür für Gestaltung und Motive.

Auffällig ist nicht nur die Länge der Bahnsteigüberdachung. Auch die Fahrzeuge überzeugen mit authentischer Patinierung und fügen sich ins Gesamtbild ein.

größte Flächennutzung für den maximalen Fahrspaß. Durch das Übereinanderlegen der Pläne konnten die Stützen im Raum geplant werden. Angebrachte Dachlatten an den Seitenwänden dienten als Auflage der Querträger. Die Ebenen wurden auf 25, 50, 75 und 100 cm über Fußboden festgelegt.

Damit ich auch später jeden Teil der Anlage erreichen kann, wurden drei Einstiegsbereiche und drei „Fenster" in der Wand zum Nebenraum geplant. So kann ich auch von „hinten" an die Anlage. Die Fenster wurden vor Baubeginn der Anlage eingebaut. Der Nebenraum gehörte planerisch zum Hobbyraum, wurde aber des Hausfriedens wegen mit einer 11,5er-Wand abgetreten.

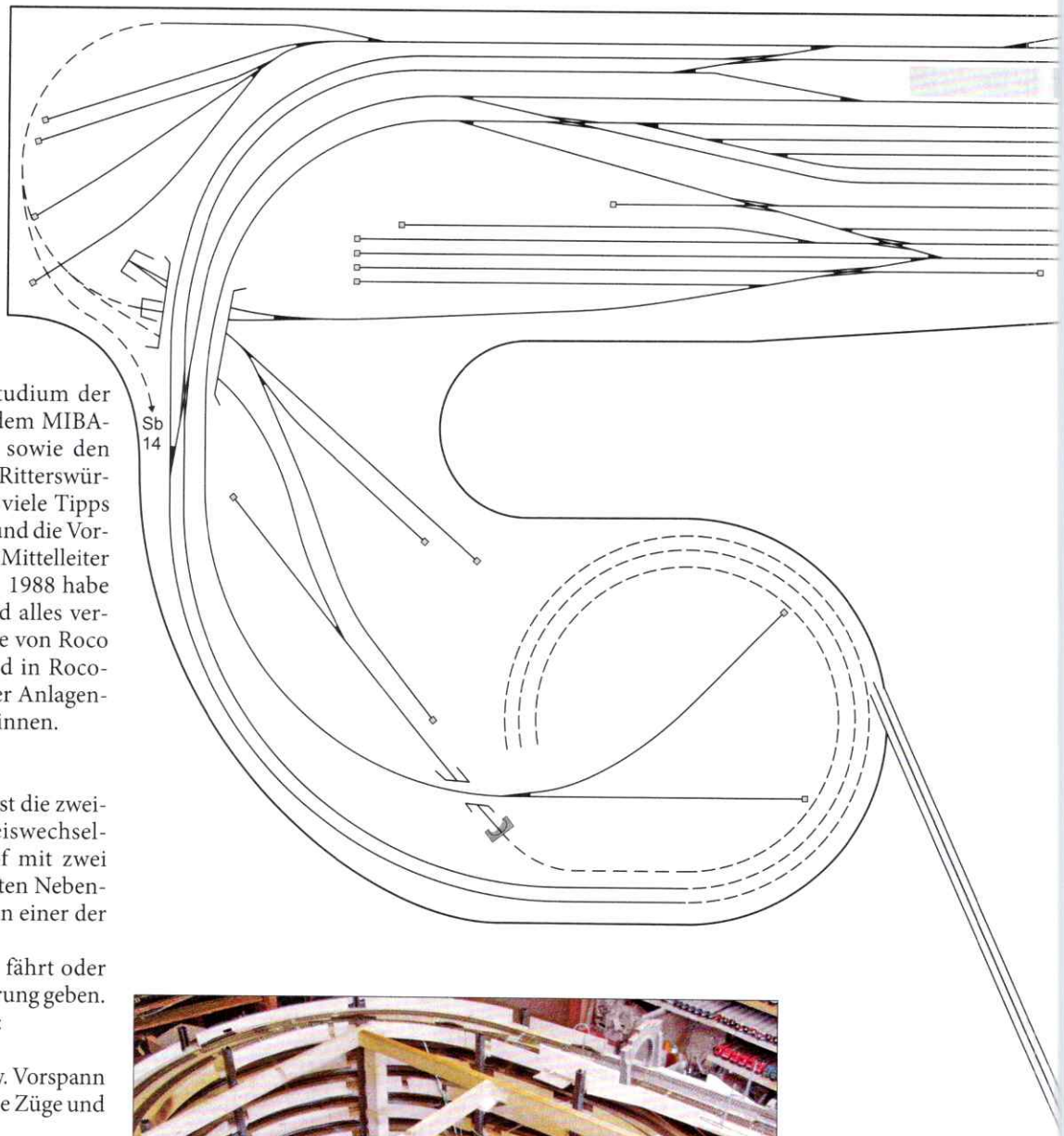
Konsequent bin ich nicht von den Plänen in den nicht sichtbaren Bereichen abgewichen. Trotz der langen Bauphase habe ich an der Gesamtthematik festgehalten. Lediglich das Bw, der Güterbahnhof und die Nebenbahn wurden zum Zeitpunkt des Entstehens detaillierter geplant. Nur mit einer exakten Planung war es möglich, dass die einzelnen Anlagensegmente zusammenpassten, obwohl von unten nach oben gebaut wurde. Das mittlere Anlagenteil mit der Wendel als Zentrum wurde erst gebaut, nachdem der Hauptbahnhof mit beiden Einfahrstrecken fertig war. Die lange Bauphase ist ausschließlich meiner ausländischen Berufstätigkeit (von 2000 bis 2022) geschuldet.

Die Perspektive vermittelt einen Eindruck davon, was der Erbauer unter Fahren mit langen Zügen und großzügigen Radien versteht. Gleichermaßen beachtenswert ist die verspannte Sommerfeldt-Oberleitung.

Steckbrief

- Raumgröße 31,5 m²
- Nutzfläche Modellbahn 68 m²
- Baubeginn 1987
- Ende Juni 2024
- Grundplatte oben 16 mm Tischlerplatte, steht auf 5,5 x 5,5 cm-Stützen, Querträger aus gehobelten Dachlatten, verleimt und verschraubt
- System Zweileiter Gleichstrom, analog
- Epoche IV (1968 – 1985)
- Steuerung Analog, Diodenmatrix
- Geplante Gleisbesetztmeldung mit Gahler & Ringstmeier (nicht realisiert)
- Nullleiterschiene und Fahrstromschaltung mittels Weichen
- Gleise 750 m (2,5 mm Roco, unten) 250 m (2,1 mm Tillig, oben)
- Weichen 315, davon 66 Handweichen
- Abstellgleise (Züge) 138 (unten)
- Abstellgleise (Loks) 72 (unten)
- Aktive Personenzüge 74
- Aktive Güterzüge 34 (ständig gekuppelt)
- Sowie 710 Figuren, 80 Pkws und 41 Lkws komplettieren den Bestand, dann noch Fahrräder, Mopeds und Tiere und natürlich echte Spinnen

Hinter dem Empfangsgebäude geht es städtisch mit Busbahnhof, Parkplätzen und Geschäftshäusern zu. Foto: Gerhard Peter



Der sichtbare Anlagenteil zeigt, dass das Hauptaugenmerk dem Bahnhof mit seinen langen Gleisen und dem doch üppig bemessenen Bahnbetriebswerk gilt. Die Paradestrecken konzentrieren sich auf die Zufahrten zum Bahnhof.
Gleisplan nach Vorlage: Gerhard Peter

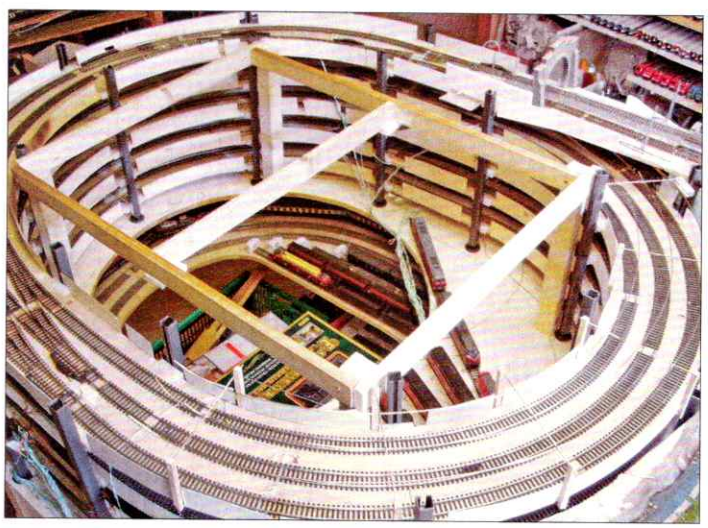
Nach intensivem Literaturstudium der MIBA (seit 1962 regelmäßig), dem MIBA-Report, der MIBA-Praxis u.a. sowie den Besuchen der Schauanlage von Ritterswürden auf Puttgarden (er hat mir viele Tipps zur Anlagengestaltung gegeben und die Vorteile von DC erklärt), stieg vom Mittelleiter auf das Gleichstromsystem um. 1988 habe ich Begonnenes rückgebaut und alles verkauft. Die Wechselstrommodelle von Roco wurden umgebaut und das Geld in Roco-Modelle und Gleise angelegt. Der Anlagenbau konnte mit neuem Elan beginnen.

Grundkonzept

Die Basis des Anlagenkonzepts ist die zweigleisige Hauptstrecke mit Gleiswechselbetrieb und der Hauptbahnhof mit zwei abzweigenden nicht elektrifizierten Nebenstrecken sowie einem Bahnhof an einer der Nebenstrecken.

Für alles, was auf der Anlage fährt oder steht, muss es eine logische Erklärung geben. Die Prämissen der Planung sind:

- Puffer-an-Puffer-Fahren
- Fahren mit Doppeltraktion bzw. Vorspann
- lange, möglichst originalgetreue Züge und entsprechende Abstellgleise
- Ganzzüge (Kohle und Stahl)
- Traktionswechsel
- Kurswagenwechsel
- viele Güterkunden
- mehr als 10 m sichtbare Strecke (geworden sind es 14 m)
- schlanke Weichen und großzügige Radien (größer als 1 m, oben)
- Bahnsteiglänge für 15 Schnellzugwagen
- 4 m lange Güterzüge
- Fahren mit angelegtem Stromabnehmer
- Oberleitung abgespannt, aber stromlos
- Signalisierung entsprechend dem Original
- Patinierung aller Fahrzeuge



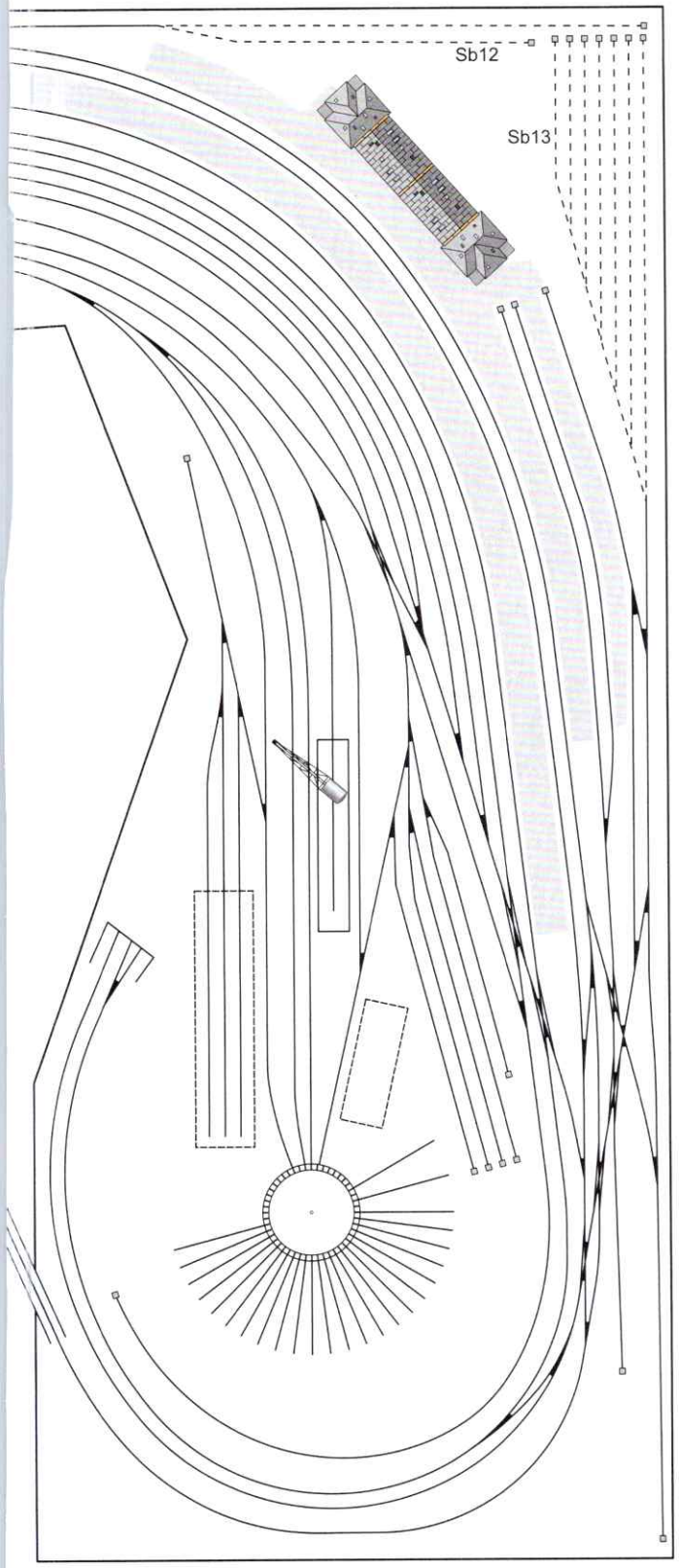
Dreigleisig führt die Strecke in der Wendel zu den in verschiedenen Ebenen befindlichen Abstellbahnhöfen.
Foto: Kurt Eva

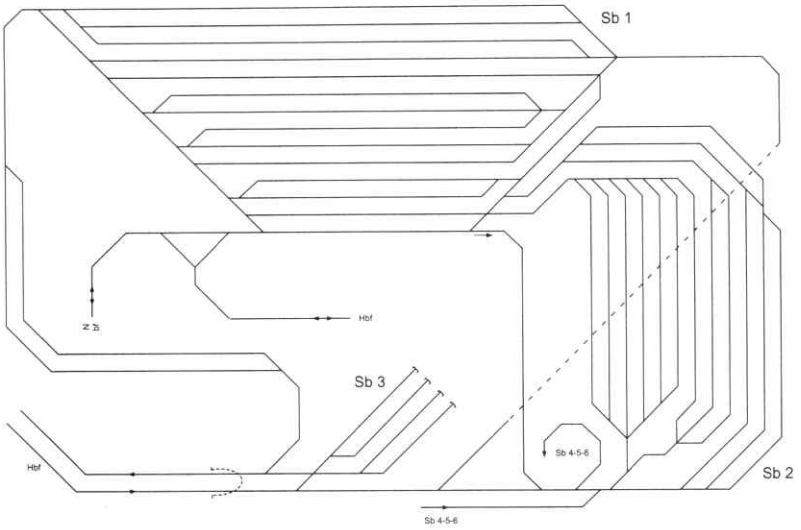
Bauphase

Es wurde von rechts der Eingangstür in den Hobbyraum nach links gebaut. Den Schattenbahnhöfen 1 bis 6 folgten 9 bis 11 mit insgesamt 105 Abstellgleisen. Alle Abstellgleise erhielten mindestens zwei schaltbare Abschnitte. Die langen Gleise in den Schattenbahnhöfen 1, 2, 4 und 5 wurden zusätzlich mit Bremsabschnitten versehen.

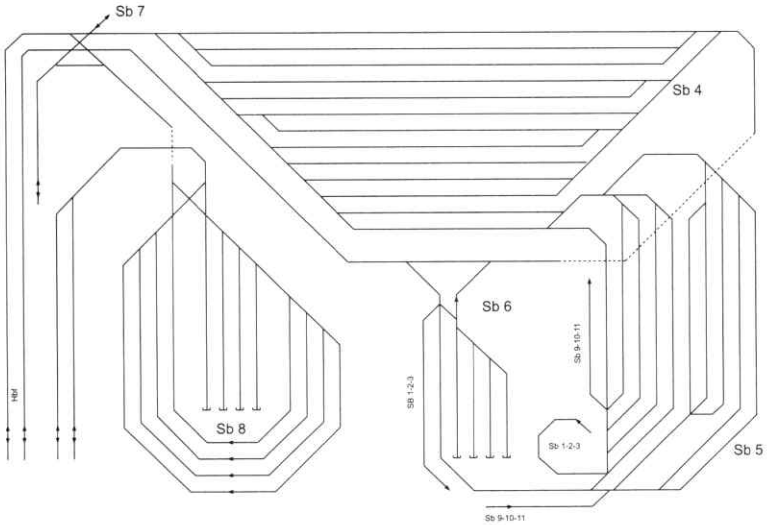
Bei der Planung wurde allerhöchster Wert auf die maximale Anzahl von Abstellgleisen mit einer optimalen Länge gelegt. Alle Abstellgleise sind mittig getrennt, sodass auch zwei Kurzzüge hintereinander geparkt werden können. Die Schattenbahnhöfe sind für den Einrichtungsbetrieb eingerichtet und mit elektrischen Weichen in der Einfahrt und Handweichen in der Ausfahrt ausgestattet.

Wichtig war für mich, dass ich zu jeder Zeit während der Bauphase fahren konnte.





Die Zeichnungen oben und unten zeigen den prinzipiellen Zusammenhang der Schattenbahnhöfe in den verschiedenen Ebenen.
Zeichnungen: Kurt Eva



Nur über einen Zugang unter der Anlage hindurch kann das Empfangsgebäude in der hinteren Anlagenecke eingesetzt werden. Foto: Kurt Eva

Die Schattenbahnhöfe waren während dieser Zeit so miteinander verbunden, dass ich von jedem in jeden fahren konnte. Diese Verbindungen wurden später wieder entfernt. So hatte ich jederzeit Fahrspaß. Etwa 95 % der gesamten Zeit wurde nur gefahren, Züge wurden beobachtet, die Fahrsicherheit opti-

miert oder die Fahrzeuge verschrottet oder aus Frust durchs Fenster geworfen.

Nach Fertigstellung der Schattenbahnhöfe ging es um den Lokschuppen herum in die obere Ebene zum Hbf. Das Segment der nördlichen Einfahrgruppe mit einer Länge von 2 m und das Segment mit dem Hbf (drei Durchfahrtgleise) mit der erhöht liegenden Straßenseite samt Gebäuden und den darunter liegenden Schattenbahnhöfen 12 und 13 wurden außerhalb der Anlage aufgebaut. Die Oberleitung musste zuvor installiert werden, eine spätere Montage wäre nur sehr schwer möglich gewesen. Erst nach der kompletten Durchgestaltung wurden die Segmente in die Anlage integriert.

Es folgte die Verbindung zum Schattenbahnhof. Nach links wurde ein Hauptgleis verlängert und mit einer Kehrschleife zur Rückkehr in den Hbf versehen. So konnte ich jederzeit fahren und alle Züge nach oben holen. Erst als alle hinteren Oberleitungsmasten standen und von meiner Frau die letzten Bahnsteigfiguren an ihren Platz geklebt waren, wurden die Gütergleise verlegt.

Für eine mögliche Fehlersuche ist es unerlässlich, alles genau zu dokumentieren. Pläne bzw. Zeichnungen der Gleisanlagen, Weichen, Nullleiter, Fahrstrom, Diodenmatrixen, Signale usw. sind logischerweise vorhanden.

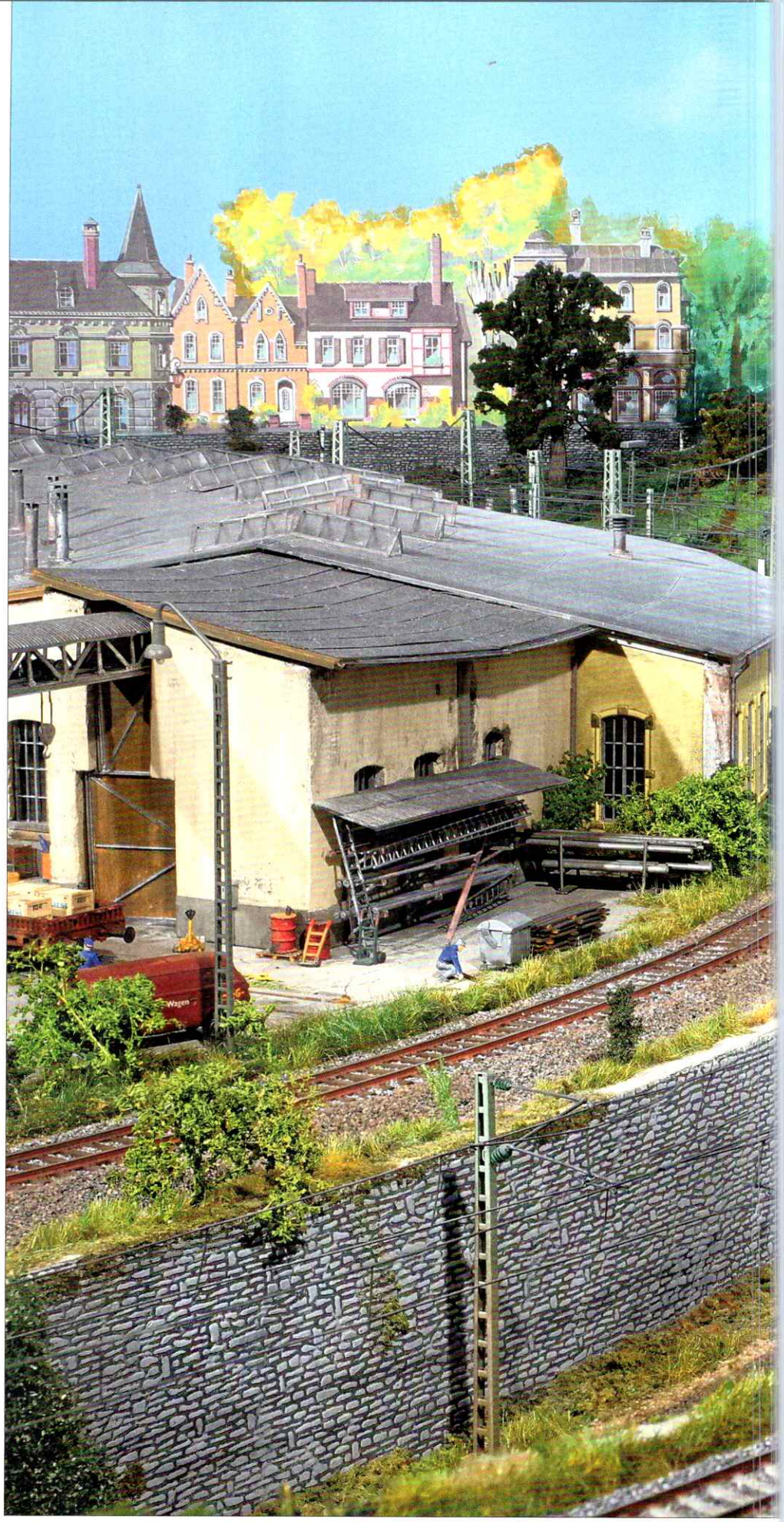
Es wurde grundsätzlich von hinten nach vorne gebaut. Ein wichtiger Zwischenpunkt war die Fertigstellung bis zur Fabrik. Unter bzw. in dem Hauptgebäude wurde die Kehrschleife verlegt und vor der Anlagenkante ging es wieder hoch zur oberen Ebene.

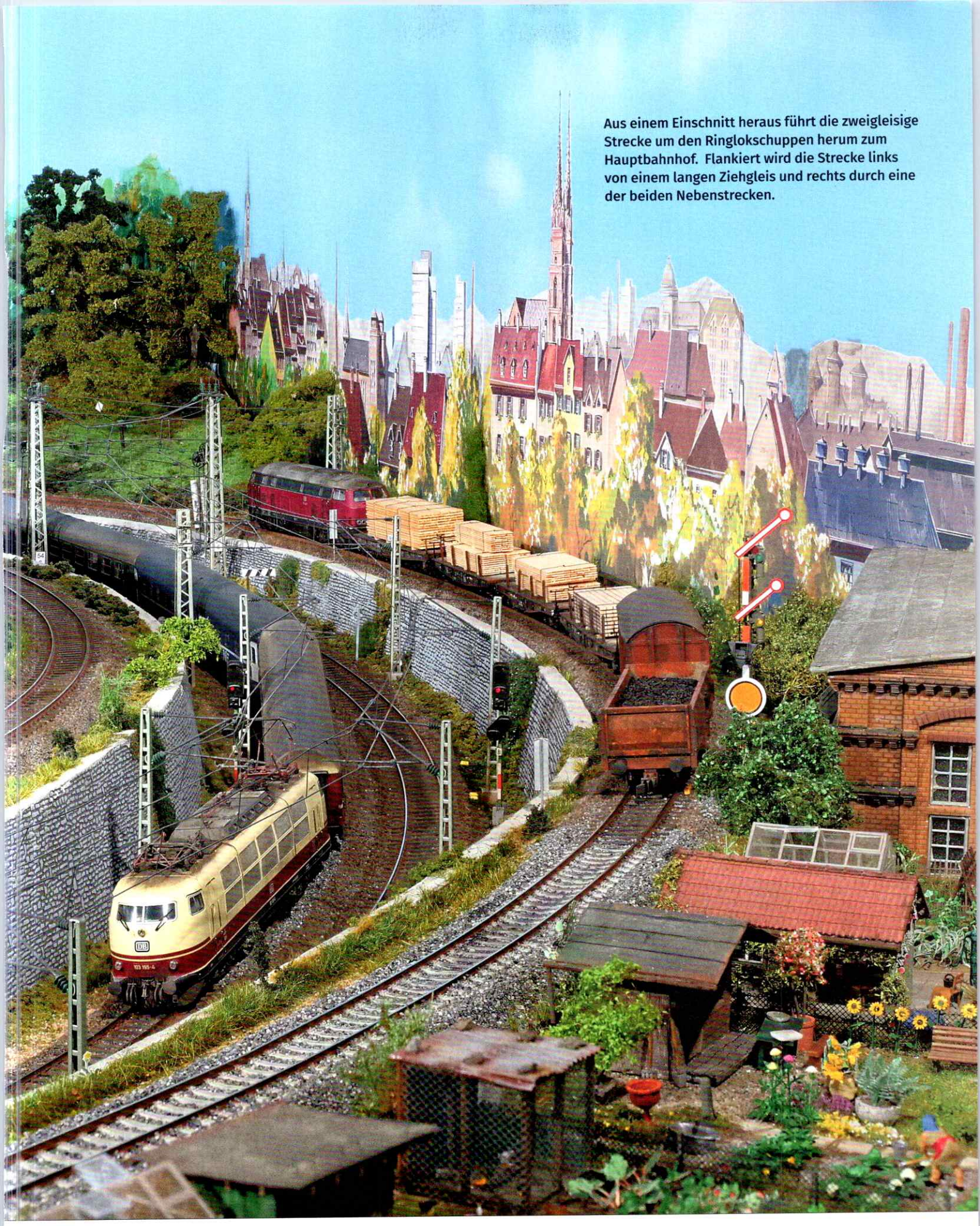
Nach Fertigstellung der Oberleitung bis zum Ende des Güterbahnhofs wurde das Dampf-Bw in Angriff genommen. Es folgten die restlichen Gütergleise, das Ellok-Bw und die Fabrik. Ab 2009 ging es an das Mittelteil.

Über dem SB folgte eine dreigleisige, fünffache Wendel mit Oberleitung und mehrfachen Gleiswechseln. Jetzt musste es sich zeigen, wie gut und sauber ich geplant bzw. gezeichnet habe. Begonnen wurde mitten im Raum nach den vorbestimmten Koordinaten. An vier Stellen musste das Mittelteil mit der Anlage verbunden werden. Ich muss sagen, alles passte zu 100 Prozent.

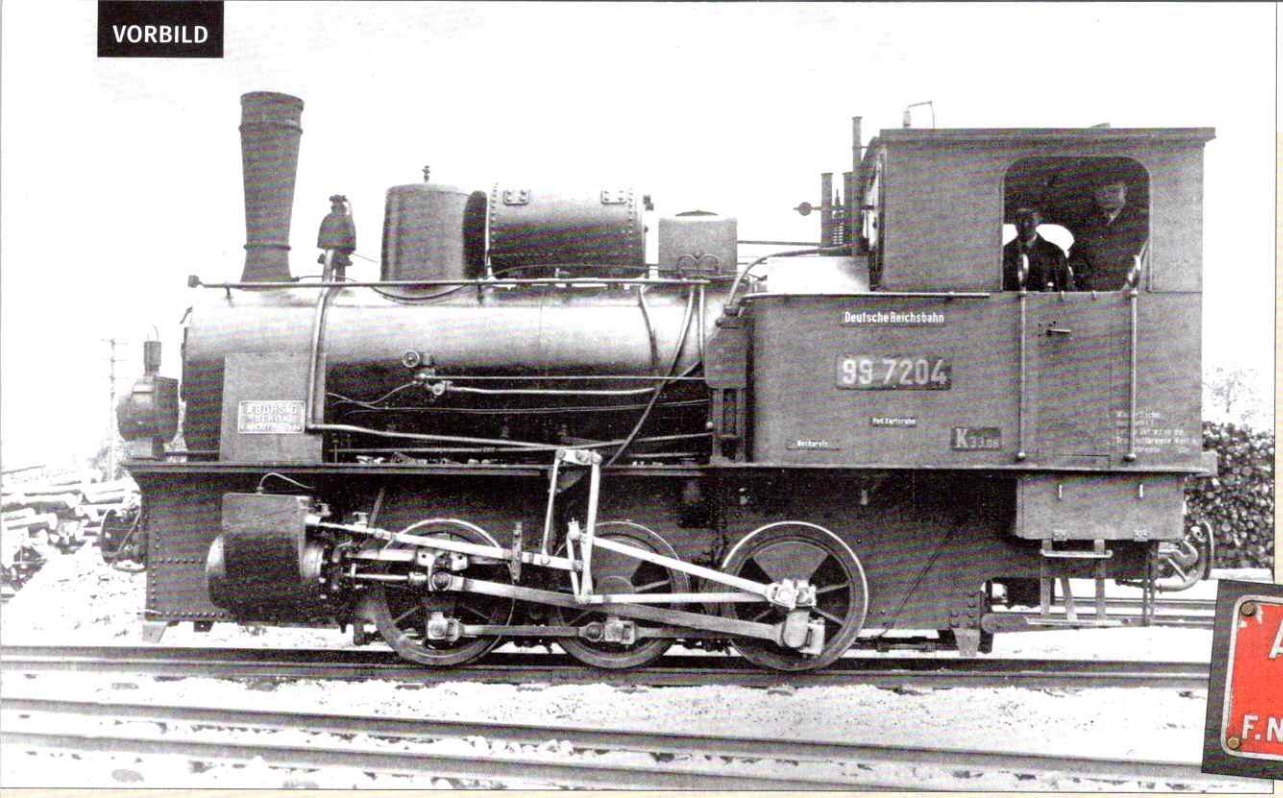
Im zweiten Teil wird das Bahnbetriebwerk in Bildern vorgestellt, ebenfalls werden der Aufbau der Anlagen, die Gleisverlegung und Installation der Oberleitung beschrieben.

Kurt Eva





Aus einem Einschnitt heraus führt die zweigleisige Strecke um den Ringlokschuppen herum zum Hauptbahnhof. Flankiert wird die Strecke links von einem langen Ziehgleis und rechts durch eine der beiden Nebenstrecken.



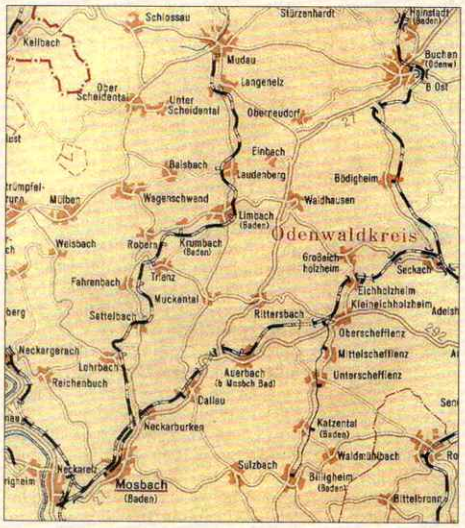
Kurz nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn präsentiert sich 99 7204 mit frisch angebrachten Schildern. Die Bremsuntersuchung vom 27.12.1928 ist noch in der Zuständigkeit der DEBG erfolgt.

Foto: Hermann Maey, Archiv Michael Meinhold

DIE METERSPURLOKOMOTIVEN DER BAUREIHE 99.720

Odenwald-Express

Die meterspurige Strecke Mosbach–Mudau hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Ursprünglich von einer privaten Gesellschaft gegründet, wurde sie von der DRG übernommen und war schließlich eine der wenigen Bundesbahn-Schmalspurstrecken. Martin Knaden berichtet über diese liebevoll „Bembele" genannte Bahnlinie im Odenwald.



Von Mosbach (Baden) zweigt die Meterspurstrecke ab und schlängelt sich auf die Höhen des Odenwaldes nach Mudau.

Abbildung: Archiv MIBA

Schon frühzeitig hatte Baden sein Eisenbahnnetz ausgebaut. Der Hauptstrecke Mannheim–Basel folgten die Neckartalbahn Heidelberg–Neckargemünd (1842), die Badische Odenwaldbahn Heidelberg–Mosbach (1862) und die Hessische Odenwaldbahn Eberbach–Hanau (1870-82). In den Höhenlagen des Odenwaldes waren die Verkehrsverhältnisse jedoch noch recht einfach mit schlecht befestigten Straßen, die noch dazu auf sehr steilem Terrain verliefen. Die Rufe der Gemeinde Mudau nach einem Bahnanschluss wurden mit der Zeit also immer lauter.

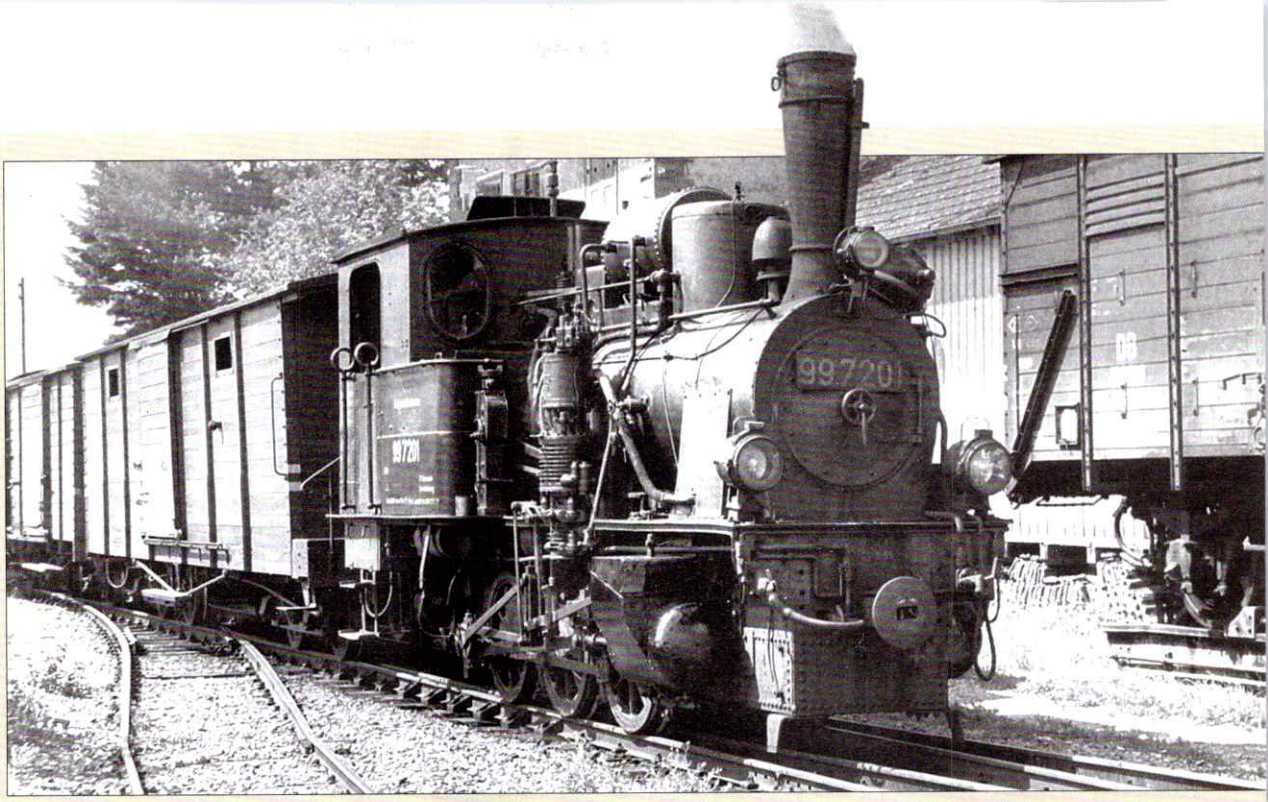
Trotz zahlreicher Petitionen und Plänen (unter anderem für eine Strecke Buchen–Mudau–Limbach–Neckargerach) sollte es aber noch bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts dauern. Nach umfassenden Diskussionen stand endlich der Streckenverlauf fest: Mosbach–Mudau wurde am 31. Mai 1905 feierlich eröffnet.

Die Betriebsgesellschaft war zunächst Veringer & Waechter. Diese Firma hatte Anfang 1903 bei Borsig in Berlin vier C-gekuppelte Lokomotiven bestellt, die die einfachen Betriebsnummern 1 bis 4 trugen. Sie waren durch folgende Eigenschaften charakterisiert:

Der Rahmen war ein genieteter Blechrahmen, der zugleich als Wasserkasten diente. Große Ausschnitte umrundeten die Antriebsachsen, wobei die sich solchermaßen bildenden Tröge unterhalb der Achsen durch Wasserausgleichsrohre verbunden waren.

Angetrieben wurden die Achsen durch zwei Zylinder mit Nassdampf. Die Schieber waren – wie bei Nassdampfmaschinen üblich – Flachschieber. Die Steuerung entsprach der Bauart Allan, womit die Lokomotiven in der seitlichen Ansicht eine gewisse Ähnlichkeit mit der preußischen T 3 erhielten. Die Bremse war im Ablieferungszustand eine Körting-Luftsaugbremse. Außerdem hatte die Lok eine Wurfhebelbremse der Bauart Exter. Später erhielten die Maschinen eine Druckluftbremse; im Zuge dessen wurde ein großer Luftbehälter auf den Kessel gesetzt und eine Luftpumpe lokführerseitig angebracht. Um Platz für den Luftkessel zu schaffen, wurde die Glocke in den Bereich zwischen Dampfdom und Schornstein versetzt.

Der zweischüssige Kessel verfügte über immerhin 129 Heizrohre von 38 mm Durchmesser bei einer Länge von 2865 mm. Damit ergab sich eine Heizrohrfläche von 43,12 m². Die Strahlungsheizfläche lag bei 4,03 m², die Verdampfungsfläche bei 3,20 m². Damit war das kleine Maschinchen in der Lage, bei einem Kesseldruck von 12 kp/cm² eine Leistung von 160 PS zu erbringen.



Am 12. Juni 1962 dampfte 99 7201 in den Bahnhof Mudau ein. Helmut Oesterling war bei herrlichem Sommerwetter zur Stelle. Rechts spitzt noch ein Rollwagen mit aufgeladenem G 10 ins Bild.
Foto: Oesterling, Archiv Michael Meinhold

Links: Das Fabrikschild von 1904 gehört zu 99 7203, die auch heute noch als Museumsmaschine im Einsatz ist.
Foto: MK

Die Vorräte waren recht knapp bemessen. In den Rahmenwasserkasten passten maximal 2,4 m³, im Kessel waren zusätzlich 1,8 m³ Wasser vorhanden. Der Brennstoffvorrat betrug 0,95 t. Das Gesamtgewicht der Lok betrug leer 18 Tonnen, das Dienstgewicht mit allen Vorräten lag bei 23 t. Als Höchstgeschwindigkeit wurden 35 km/h zugelassen.

Jeweils zwei Maschinen wurden im Juni und im Oktober 1904 nach Mudau geliefert,

▸ Schmalspurbahnen erschlossen insbesondere in ländlichen Regionen die Fläche – und waren zudem preiswert in Bau und Betrieb.

Am gleichen Tag steht die Schwesterlok 99 7202 vor dem Schuppen in Mudau. Sie hat an ihrer Rückfront drei verschiedene Lampen: oben die Reflexglaslampe aus der Bundesbahnzeit, unten die DRG-Lampen, von denen die rechte auf rotes Licht umgeschaltet werden kann.
Foto: Oesterling, Archiv Michael Meinhold

wo auch die jeweilige Abnahme erfolgte. Die Loks absolvierten ihre ersten Einsätze beim Bau der Strecke vor Arbeitszügen. Alle vier Maschinen waren bei der Streckeneröffnung am 31. Mai 1905 parademäßig unter Dampf. Am 3. Juni 1905 begann dann der planmäßige Betrieb auf der Strecke Mosbach–Mudau.

Kosten und Erlöse

Der Betrieb der Bahnlinie begann überaus rege. Der Schwerpunkt lag beim Güterverkehr, der mit insgesamt 34 Güterwagen abgewickelt wurde. Schon 1908 kamen sechs weitere Güterwagen hinzu. Ein Engpass war allenfalls die Kapazität der Arbeiter, die in Mosbach die Güter umladen mussten. Auch die Fahrgastzahlen übertrafen die ursprünglichen Prognosen. Fünf Zugpaare fuhren täglich auf der Strecke.

Am 31. Juli 1965 ist 99 7204 am Zug, als sie ihre Wagengarnitur in den Bahnhof drückt.
Foto: Oesterling, Archiv Michael Meinhold

Herbert Stemmler erwischte 99 7203, als sie im Bahnhof Mosbach die Vorräte ergänzt. Der Heizer hat dazu ein schlichtes Holzbrett zwischen Böschung und Umlauf gelegt.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Links: Einige Jahre später ist 99 7203 als nicht mehr betriebsfähige Denkmalslok in Mudau abgestellt. Das schützende Holzdach ist noch nicht errichtet.
Foto: Oesterling, Archiv Michael Meinhold

Am 9. April 1912 ereignete sich ein schweres Zugunglück, bei dem der Heizer sofort zu Tode kam. Der Lokführer starb noch am gleichen Tag an seinen Verbrühungen. Die umgestürzte Lok Nr. 2 wurde wieder aufgearbeitet.

Von 1917 bis 1931 oblag die Betriebsführung der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG), die bereits 1898 von Veringer & Waechter gegründet worden war. Während des Ersten Weltkriegs hatte die Bahn große Mengen von Schanzhölzern zu transportieren und war damit endlich rentabel. Nach dem Krieg kam es wieder zu den altbekannten Verlusten, die durch die Inflation Ende der 20er-Jahre nicht mehr ausgeglichen werden konnten.

Zunächst übernahm die Deutsche Reichsbahn einen Teil der Verluste. Ab 1923 verkehrten zur Verringerung der Kosten nur noch zwei Zugpaare täglich, an Sonn- und Feiertagen ruhte der Verkehr gänzlich.

Am 1. Mai 1931 übernahm die DRG die Bahnlinie in ihre Regie. Für die Lokomotiven bedeutete dies die Einordnung in das Nummernschema der DRG; sie trugen fortan die Betriebsnummern 99 7201 bis 7204. Werktags liefen nun wieder vier Zugpaare sowie ein zusätzlicher Zug Mosbach–Fahrenbach, wofür zwei Loks benötigt wurden. Sonn- und feiertags sah der Fahrplan drei Zugpaare vor, die alle von einer Lok befördert wurden.

Welch ein idyllisches Bild! 99 7204 fährt am 12. Juni 1962 vor dem Empfangsgebäude von Langenelz vor. Der hellgraue Schotter deutet darauf hin, dass die Strecke erst kurz zuvor überholt worden ist. Hinter der Lok rollt der 1933 gebaute KPw 71, dann folgt der achtfenstrige KBi 31 oder 32, in der Mitte der vom Altensteigerle übernommene KBi 021 als Wagen für Traglasten (heute beim Öchsle) und am Schluss folgt der siebenfenstrige KBi 022. Foto: Oesterling, Archiv Michael Meinhold

Alle vier Loks existieren noch. Oben 99 7201 im Garten eines Einfamilienhauses bei Angl (Aufnahme vom 14.7.1991), rechts 99 7202 in ihrem hölzernen Unterstand am ehemaligen Bahnhof Mudau (Aufnahme vom 14.9.1989).

Alle vier Lokomotiven dieser Baureihe existieren auch heute noch. 99 7203 ist sogar betriebsfähig.

1949 übernahm die Deutsche Bundesbahn die Strecke. An der Wirtschaftlichkeit änderte sich leider nichts: Einnahmen von rund 140.000 DM standen Betriebskosten von rund 250.000 DM gegenüber. „Verkehrliche Gründe" sprachen jedoch gegen eine Einstellung des Betriebs. Ein Ersatzverkehr durch Busse hätte den Einsatz von Busanhängern erfordert, was insbesondere im Winter auf den schlecht ausgebauten Straßen nicht durchführbar gewesen wäre.

Im Jahr 1964 investierte das Land Baden-Württemberg noch einmal in die Strecke und ließ die Dampfloks durch zwei Dieselloks der Baureihe V 52 ablösen. Doch der Odenwald-Express überlebte mit den Dieselloks nur noch wenige Jahre. Am 2. Juni 1973 fuhr der letzte planmäßige Zug. Zur Freude der Bahnfans sind aber alle vier Dampfloks auch heute noch erhalten. *MK*

Das beste Schicksal hat 99 7203 erwischt: Sie ist als Lok der Ulmer Eisenbahnfreunde auf der Strecke Amstetten–Oppingen im Einsatz (Aufnahme vom 28.9.1997). Rechts die vierte im Bunde: 99 7204 als Denkmalslok bei der Fa. Anton Heggenstaller in Unterbernbach (Aufnahme vom 19.8.1990). Fotos (4): MK

Wenn Sie die Schmalspurbahn Mosbach–Mudau in bewegten Bildern sehen wollen, rufen Sie https://plus.geramond.de auf oder scannen Sie den QR-Code.

Erst im Vergleich zum gedeckten Güterwagen von Lenz erkennt man, wie klein die Meterspur-Dampflok tatsächlich ist. (Der Rollwagen stammt ebenfalls von Schnellenkamp, wurde aber schwarz lackiert und mit Beschriftungen von Christine Simrock auf Mosbach–Mudau getrimmt ...)

DIE BAUREIHE 99.720 IN 0m VON SCHNELLENKAMP

Schmalspur-Schmuckstück

Als Michael Schnellenkamp begann, sich vorwiegend der Meterspur zu widmen, war an eine eigene Lokkonstruktion noch gar nicht zu denken. Doch dann kam die Ankündigung der Baureihe 99.720 und die Meterspur-Fans horchten auf. Inzwischen ist die kleine Lok in der Auslieferung und begeistert nicht nur Martin Knaden.

Sie hat bei seitlicher Betrachtung in gewisser Weise Ähnlichkeit mit der preußischen T 3 – kein Wunder, stammt doch das Vorbild von Borsig aus Berlin-Tegel. Schaut man sich die Lok aber von vorn an, ist sofort klar: Das ist eine echte Schmalspurlok! Nicht nur der obligatorische Mittelpuffer, auch die insgesamt recht schmale Bauweise offenbaren dies auf den ersten Blick. Gleichwohl ist das zierliche Maschinchen ein Schmuckstück sondergleichen, zeigt sie doch alles, was man an Details auch am Vorbild entdecken kann.

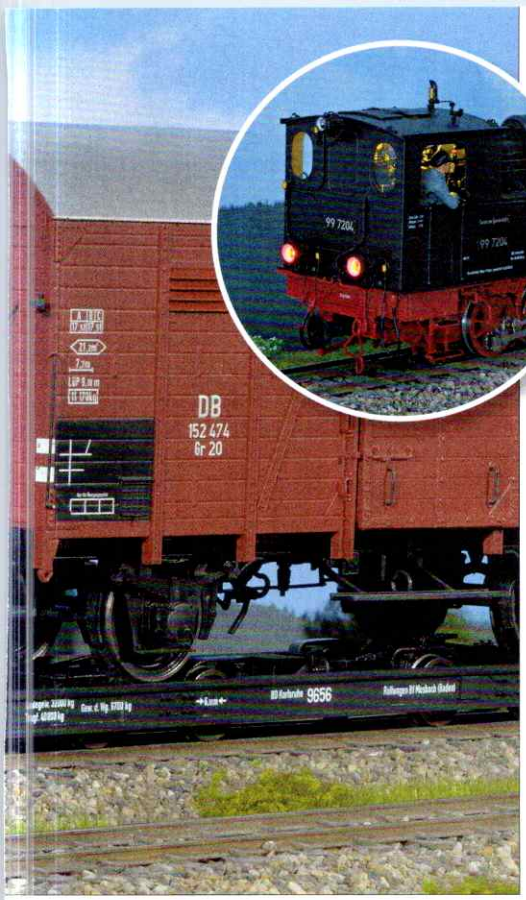
Auf der Heizerseite springen die Stellstangen am Doppelventil mit ihren Kardangelenken ebenso hervor wie die Speiseleitung, die auf halber Kesselhöhe am Speiseventil endet. Dieses Ventil zeigt ein durchbrochenes Handrad mit drei Speichen. Zwischen Stellstangen und Speiseleitung schlängeln sich noch die Schmierleitungen eng am Kesselblech entlang. Kurz vor dem Kohlenkasten verlaufen zudem die Sandfallrohre vom Sandkasten durch das Umlaufblech bis zu den Rädern. Auf dem Umlaufblech erkennt man noch die Nässleitung zur Rauchkammer und die Leerrohre der elektrischen Beleuchtung – sofern die Lok nicht mit Petroleum-Lampen ausgestattet ist.

Auf dem Kesselscheitel drängen sich in dichter Folge das dritte Spitzenlicht, die große 85-Volt-Lichtmaschine, der Schlot, eine Druckluftglocke, der Dampfdom, der Luftbehälter für die Druckluftbremse und der Sandkasten. Vor dem Führerhaus erhebt sich noch das Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom. Dabei haben all diese Bauteile zusätzlich alle hin- und wegführenden Leitungen, selbst wenn diese – wie im Fall der Glocke – nur durch einen hauchdünnen Draht nachgebildet werden können.

Und wer jetzt denkt: „Wow, mehr geht nicht!“ sollte mal auf die Lokführerseite blicken. Hier wurde zusätzlich noch die große Luftpumpe mit allen Leitungen untergebracht, was wohl schon beim Vorbild schwierig zu realisieren war, als die Maschinen auf Druckluftbremse umgebaut wurden. Dahinter blitzt die Umsteuerstange auf, die vom Führerhaus zum Aufwerfhebel führt.

▶ **Kleine Lok in großartiger Modellausführung – so macht eine unscheinbare Schmalspurbahn noch mal so viel Spaß.**

Und bei ganz genauem Hinsehen entdeckt man dann noch „im Gewühl“ das Gestänge zum Betätigen der Zylinderventile, das mit allen Umlenkpunkten, winzig kleinen Aufwerfhebeln und der zugehörigen Welle nachgebildet wurde. Eine solche Detaillierungsgenauigkeit weiß zu begeistern!



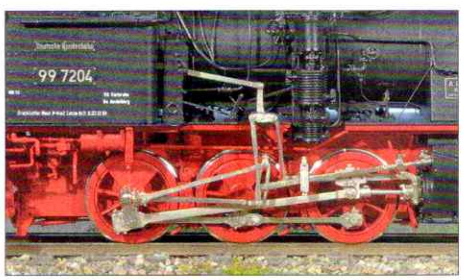
Im „letzten Büchsenlicht" kommt die schummrige Führerstandsbeleuchtung besonders gut. Der warmweiß-rote Lichtwechsel an der Lok lässt sich am jeweils hinteren Ende der Lok abschalten, um den Zug nicht anzuleuchten.

Unterhalb des Umlaufs setzt sich die Fülle der Feinheiten fort. An der Front finden sich E- und Druckluftleitungen. Der Bremsschlauch ist ebenso wie das Heizkabel aus flexiblem Silikonschlauch nachgebildet. Neben der Mittelpufferkupplung liegt noch ein Kupplungshaken und auf der anderen Seite die Triangel-Kupplung. Der dazugehörige Balancierbalken lag bei dieser Bauart innerhalb des Rahmens und ist am Modell richtigerweise nicht nachgebildet. Apropos Mittelpuffer: Ausgeliefert werden die Modelle mit einer Kadee-Kupplung, die im Bereich der 0m-Bahner bereits weit verbreitet ist. Zum Austauschen liegen den Modellen aber auch Mittelpufferkupplungen von Martin Zeunert bei, die dem Erscheinungsbild des Originals deutlich besser entsprechen.

Am hinteren Rahmenende wiederholt sich das Spiel; hier kommen aber noch einige Elektroleitungen und ein Verteilerkasten hinzu. Unterhalb des Führerhauses liegen Druckluftleitungen mit Abschlammventilen auf der Lokführerseite, was auch hier zu einer gewissen Dichte an Leitungen führt.

Am Fahrwerk ist die Steuerung glänzend gelungen. Angefangen beim doppelten Exzenter an der Treibachse über die „schwebende" Schwinge mit ihren beiden Hebestangen, den Brillen für die Schieberstangen bis hin zu feinen Gelenken in den Kuppelstangen ist dieser Bereich insbesondere bei Langsamfahrt ein echter Genuss. An der Treibachse findet man noch zwei winzig kleine Gegenkurbeln: Die rechte ist für die Tachowelle zuständig, die linke treibt über

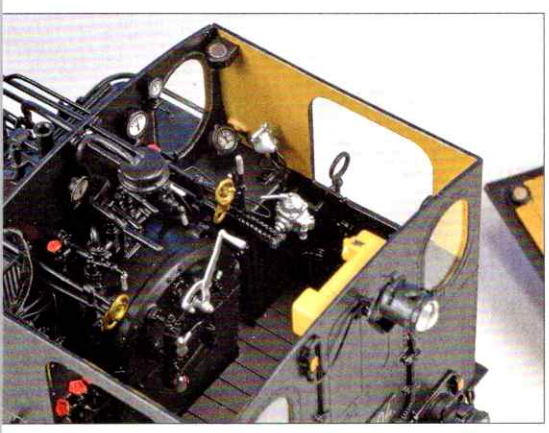
Insbesondere die rechte Seite des Kessels ist mit Details übersäht. Es drängen sich auf engstem Raum: ein Wagenheber zum Eingleisen für Notfälle, die schwere Luftpumpe, jede Menge Leitungen und Stellstangen sowie Sandfallrohre.



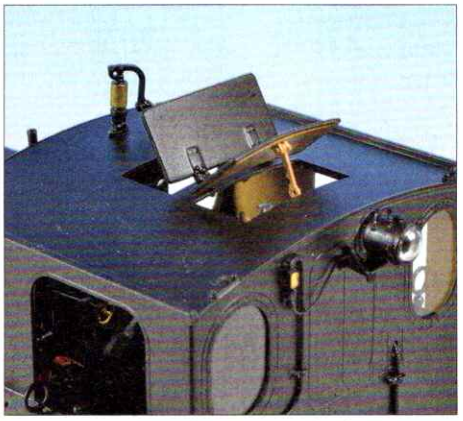
Links: Die Steuerung ist aus Neusilber gefertigt. Sämtliche Gelenke, die Gabeln an der Schwinge und am Schieber sowie die winzigen Schmiergefäße wurden minutiös nachgebildet. Die Kuppelstangen sind vorbildgerecht über ein Gelenk geteilt. Die Exzenter geben im Betrieb ein besonders interessantes Bild ab.

Rechts: Die Anschriften sind vorbildgerecht nachgebildet. Die Schilder der Eigentumsangaben und der Betriebsnummern wurden ebenso wie die Fabrikschilder aus Neusilber geätzt. Angaben, die beim Vorbild mithilfe von Schablonen auflackiert waren, wurden in Weiß gedruckt. Dabei wurden auch die Angaben zum Untersuchungsdatum – hier der 22.12.1961 – an den Rahmenkopfplatten nicht vergessen. Der Lokführer stammt übrigens wie auch der Heizer von Preiser und passt von der Größe her ganz genau.

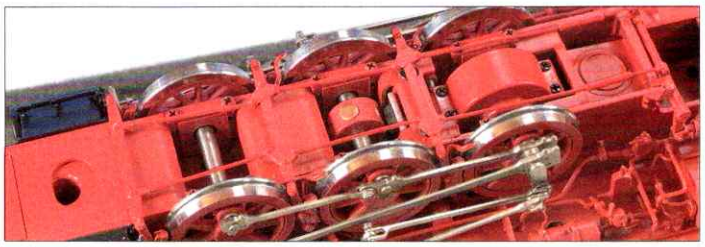
In grüner Lackierung wird auch die Lok der DEBG angeboten. Sie unterscheidet sich u.a. durch die Petroleum-Lampen und hat folglich keine elektrische Ausrüstung (Lichtmaschine, Leitungen, Verteilerdosen etc.). Links noch der Vergleich der beiden Modellkupplungen.



Das Dach wird von Magneten gehalten und lässt sich abheben. Regler, Umsteuerung, etliche Handräder, die bedruckten Manometer sowie der Tacho in der Führerhausecke und die Bremshebel – nichts fehlt!



Modellbahnen „spielen" zumeist im Sommer. Also muss das Personal den Führerstand auch lüften können. Dazu sind die beiden Dachklappen mit winzigen Scharnieren ausgestattet.



Beim Rahmen sind die Wasserkasten-Mulden ebenfalls nachgebildet. Getriebe und die Achsmanschette für Magneten belegen die Achsen B und C.

eine Schubstange die Schmierpumpe im Führerhaus an. Dass die Räder die korrekten Gegengewichte und feine Speichen haben, ist da fast eine Selbstverständlichkeit.

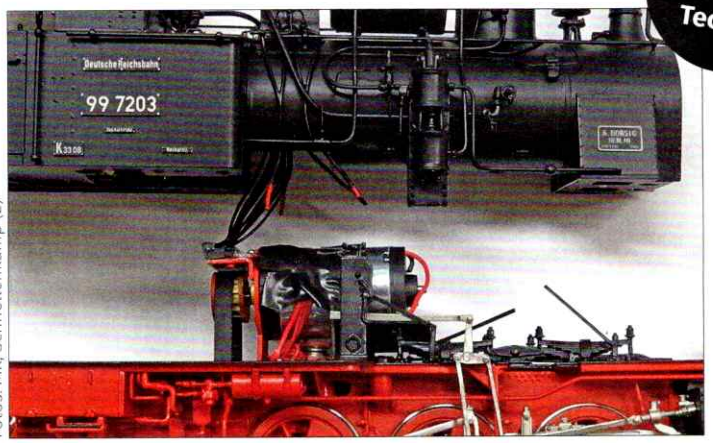
Auf der Unterseite der Lok wurden das Bremsgestänge mit dem Bremszylinder und der Bremswelle genau nachgebildet. Auch der lange Ausleger der Wurfhebelbremse ist korrekt wiedergegeben.

Von der Schmierpumpe im Führerhaus war schon die Rede. Aber am Arbeitsplatz von Lokführer und Heizer ist noch mehr zu

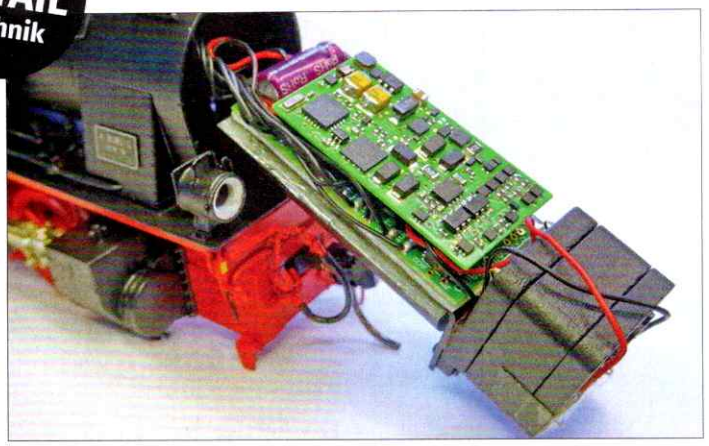
▶ Um alle Details zu entdecken, muss man sich tagelang mit dem Modell befassen. Es gibt einfach jede Menge Kleinigkeiten zu entdecken.

entdecken. Dazu nimmt man das vorn magnetisch gehaltene Dach ab und hakt es hinten am Sicherungskasten aus. Nun offenbart sich dem Betrachter ein Meer von Handrädern, Hebeln, Reglern, Manometern und zwei Strahlpumpen auf dem Stehkessel. Die Manometer sind nicht nur mit einem weißen Ziffernblatt ausgestattet, sondern haben auch Skalen und Zeiger. Einige Handräder sind rot abgesetzt, einige messingfarben. Rechts liegt der Umsteuerhebel für die Fahrtrichtung, gleich daneben liegen die Bremsventile. Und damit das Personal auch an Bord gelangen kann, sind die Türen gegen Federkraft zu öffnen. An der Führerhausrückwand erkennt man zudem noch einen Werkzeugkasten und die Wurfhebelbremse.

Den höchsten Ansprüchen genügen auch die seidenmatte Lackierung und die aus echten Ätzschildern sowie aufgedruckten Hin-



Der Antrieb läuft angenehm leise über einen kleinen Zahnriemen. Dieser arbeitet auf die im Getriebeblock gelagerte Schneckenwelle.



Das digitale Zentrum der Lok ist der Decoder von Uhlenbrock. Er liegt von vorn zugänglich im Kessel und ist direkt mit dem Lautsprecher zu einer Einheit verbunden.

Fotos: MK, Schnellenkamp (2)

weisen kombinierten Anschriften. Die Fenster sind mit sehr dünnen Folien verschlossen, welche aus allen Richtungen Einblicke ins Führerhaus zulassen.

Die technische Ausstattung

Aufbau und Fahrwerk sind mit fünf Schrauben verbunden. Angesichts der Vielzahl von Bauteilen, die zwischen Gehäuse und Umlauf verlaufen, sollte man die Lok nur im Notfall öffnen. Der Motor lagert auf einem Haltewinkel auf dem Fahrwerk. Er ist über einen Zahnriemen mit der Schneckenwelle im Rahmen verbunden. Die Schneckenwelle ist in einem Getriebeblock gelagert, der auf der hinteren Kuppelachse liegt. Die anderen Kuppelachsen werden über die Kuppelstangen mitgenommen.

Die Stromabnahme erfolgt von der Rückseite aller Räder über im Rahmen versteckte Federstiftkontakte. Alle Achsen sind federnd gelagert, wobei die angetriebene Achse deutlich härter federt als die beiden anderen. Auf der mittleren Kuppelachse ist noch eine Manschette mit vier Magneten aufgezogen, die über einen Hall-Sensor ein radsynchrones Dampfausstoß-Geräusch steuern.

Messwerte 99.720

Gewicht Lok	588 g
Haftreifen	–
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V_{max}	41,6 km/h bei Fahrstufe 28
$V_{Vorbild}$	35 km/h bei Fahrstufe 22
V_{min}	7,1 km/h bei Fahrstufe 1
$NEM_{zulässig}$	45 km/h bei Fahrstufe –
Zugkraft	
Ebene:	88 g
30-Promille-Steigung:	83 g
Schwungscheibe	–
Artikelnummer	
99 720X (alle Versionen):	€ 1590,00

Der Digitaldecoder (IntelliSound 6-Decoder von Uhlenbrock) liegt samt Lautsprecher vorn im Kessel. Er kann herausgezogen werden, wenn man die Rauchkammertür abzieht. Die Regeleigenschaften sind gut. Bei abgeschaltetem Sound ist allerdings in den unteren Fahrstufen ein Motorgeräusch zu vernehmen. Die Lok lässt sich seidenweich bis zur Höchstgeschwindigkeit steuern. Auf der Basisplatine befindet sich noch ein Stützkondensator, der dem Modell über kurze Stromunterbrechungen hinweghilft.

Neben allerlei Betriebsgeräuschen wie Dampfausstoß, Pfeife, Glocke sowie Ansagen und Pfiffe des Schaffners hat das Modell den obligatorischen warmweiß-roten Lichtwechsel, der sich mit der Fahrtrichtung ändert. Zusätzlich können im Rangiergang die weißen Lichter beidseitig leuchten. Das jeweils hintere Licht kann separat ausgeschaltet werden, um den Zug nicht anzuleuchten. Im Führerstand gibt es eine über F6 aktivierbare Deckenleuchte. Insgesamt können 16 verschiedene Digitalfunktionen abgerufen werden.

Fazit

Schnellenkamps Meterspur-Dampfer ist ein Kleinod in 0m. Das Messinghandarbeitsmodell ist auf engstem Raum hochdetailliert. Es wird in vier Versionen mit jeweils zwei verschiedenen Nummern angeboten, wobei alle Modelle die Besonderheiten des jeweiligen Vorbilds (Pumpen, Lampen, Beschriftung etc.) berücksichtigen. Freilich hat ein so aufwenig produziertes Modell auch seinen Preis, doch dafür bekommt der Meterspur-Fan nicht nur ein Modell, das keine Wünsche offen lässt, sondern jedwede Wünsche glatt übertrifft. *MK*

Maßtabelle Baureihe 99.720 in 0m von Schnellenkamp

	Vorbild	1:45	Modell
Längenmaße			
Länge über Mittelpufferkupplung:	7 046	156,58	160,4*
Länge über Rahmen:	6 180	137,33	138,0
Höhenmaße über SO			
Dachscheitel:	3 225	71,66	72,0
Schlot:	3 650	81,11	80,4
Breitenmaße			
Breite Umlauf am Führerhaus:	2 400	53,33	53,5
Zylindermittenabstand:	1 500	33,3	33,0
Achsstände Lok			
Rahmenvorderkante zu Kuppelachse A:	1 900	42,22	42,7
Kuppelachse A zu Kuppelachse B:	1 070	23,78	23,4
Kuppelachse B zu Kuppelachse C:	1 070	23,78	23,4
Kuppelachse C zu Rahmenhinterkante:	2 140	47,56	48,5
Raddurchmesser:	900	20,00	20,0
Radsatzmaße (keine NEM für 0m vorhanden)	**min.**	**max.**	**Modell**
Radsatzinnenmaß:	–	–	20,1
Spurkranzhöhe:	–	–	0,6
Spurkranzbreite:	–	–	1,0
Radbreite:	–	–	3,0

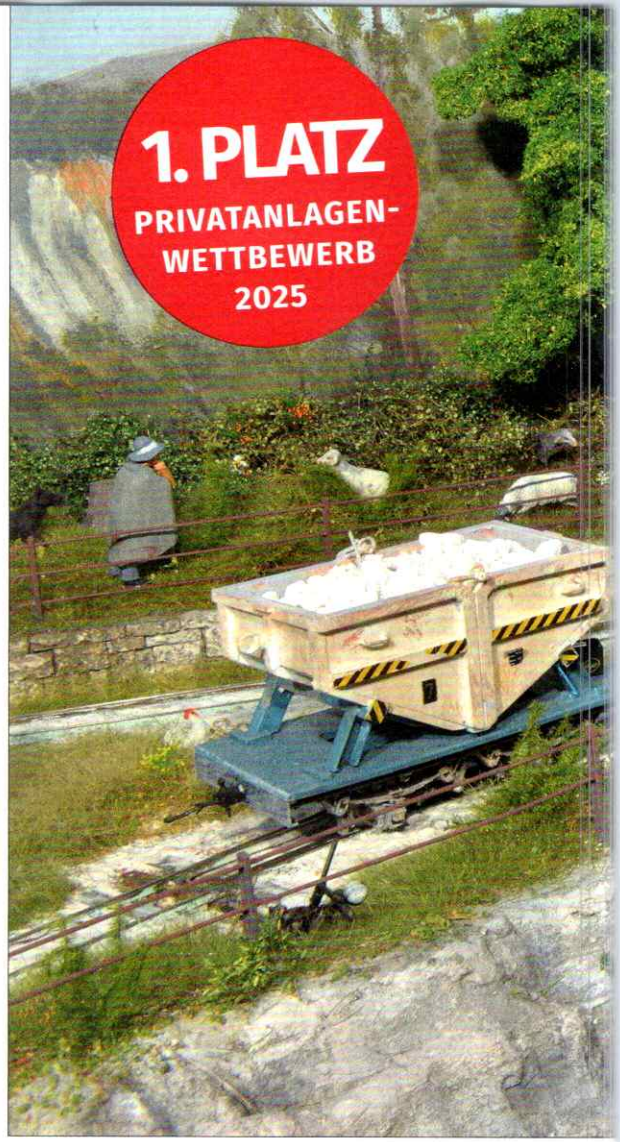
*) Gemessen mit serienmäßig montierter Kadee-Kupplung

Fotos: MK

Die Anlieferung der Brocken aus dem Kreidebruch erfolgt mit Loren. An der Umladestelle werden die Mulden einfach von kräftigen Arbeitern umgeworfen.

Aus dem Bunker entnimmt sie dann ein großer Bagger mit hydraulischem Greifer.

Unten: Nach einem Schwenk poltern die Kreidebrocken in die bereitgestellten Kübelwagen der Werksbahn.



SIEGERANLAGE BEIM PRIVATANLAGEN-WETTBEWERB AUF DER FASZINATION MODELLBAHN MANNHEIM

Spur der (Kreide-) Steine

Wenige Jahre nach den hier dargestellten Szenen erschien 1966 bei der DEFA der Film „Spur der Steine“ mit Manfred Krug. Der Streifen sollte wegen antisozialistischer Tendenzen gleich wieder im „Giftschrank“ verschwinden. Auch auf dem Betriebsdiorama von Christian Danziger sind DDR-kritische Äußerungen aus dem Jahr 1961 unübersehbar. Folgen wir also der Spur der Kreidesteine von der Lorenbahn bis hin zum Mahlwerk.

Sobald beide Muldenwagen vollgeladen sind, tuckert die Diesellok – eine V10 C – über das Werksgelände zum Mahlwerk. Dazu muss sie über mehrere Weichenverbindungen hin und her rangieren, sogenannte Sägefahrten, denn die Gleise auf dem beengten Werksgelände lassen leider keine direkte Fahrt zu.

Die Ideen für eine Modellumsetzung kommen manchmal in den seltsamsten Situationen. An einem Märztag in einer Ferienwohnung auf Rügen war der Gedanke an die Modellbahn fern. Das sollte sich aber einige Stunden später ändern. Der Familie zuliebe wurde – anstelle einer erneuten Fahrt mit dem bekannten Rasenden Roland – ein Ausflug unternommen. Der Familienrat beschloss, das Kreidemuseum bei Gummanz in der Nähe des Jasmund Nationsparks zu besuchen.

Im Jahre 1962 wurde der Kreideabbau im Gummanzer Kreidebruch eingestellt, so war es der Auskunft im Museum zu entnehmen. Das Kreidemuseum befindet sich in einer restaurierten Werkshalle des ehemaligen Kreidewerks Gummanz. Im Außenbereich sind der Kreideabbau der Vergangenheit mit allerlei technischen Gerätschaften und der Kreidetransport dargestellt. Als Denkmal war eine Diesellok des Typs V10 C mit einem Kübelbehälterwagen vor dem Eingang zu sehen. Damit erwachte der Gedanke, eine solche Kreidebahn im Modell aufleben zu lassen.

Von diversen Besuchen auf Modellbau-Ausstellungen in England waren mir die kleinen Schaukästen als Anlagenform bereits ein Begriff. Eine Anlage auf engstem Raum mit vielen Möglichkeiten und eigenen Vorstellungen im Modell umzusetzen, waren die ersten Überlegungen. Das Ergebnis dieses Urlaubstags ist das Micro-Layout im Maßstab 1:45 mit dem Thema Kreideabbau und dem Abtransport der Kreidesteine in den 1960er-Jahren auf Rügen.

Bekanntlich gehörte die größte deutsche Insel damals zur DDR. Zufällig hatte ich bereits eine Diesellok der Gattung V10 C im Maßstab1: 45 von Werner Modellbau in meinem Bestand, die über hervorragende Fahreigenschaften verfügt. Diese Lok bildete nun den Mittelpunkt des DDR-Projekts. Von einem Modellbahnfreund lernte ich in der Vergangenheit bereits die Basistechniken des Waggonbaus. Aus diversen vorangegangenen Projekten war mir der Landschafts- und Gebäudebau auch nicht fremd. Es konnte also direkt losgehen.

Der Kreideabbau fand auf Rügen bis in die 60er-Jahre hinein statt.

Im Vordergrund am See ist die Entladestelle für die Loren der Feldbahn angesiedelt. Die gedachte Strecke kommt vom Bruch und führt zum Entladebunker, welcher sich mittig im Vordergrund befindet. Einige Arbeiter haben recht kräftige Oberarme und sind damit beschäftigt, die Loren zu entleeren.

Der Greifbagger erledigt dann den nächsten Schritt. Er befördert den Kreidebruch aus dem Bunker und verlädt ihn in die bereitstehenden Kübelwagen der oben verkehrenden Werksbahn. Deren Gleisanlage mit der gedachten Spurweite von 600 mm stellt im Modellmaßstab 1:45 bei einer Spurweite von 12 mm die Nenngröße 0f dar.

Mein Zug besteht aus zwei Kübelwagen und der schon erwähnten Diesellok V10C. Über eine aufwendige Sägezahnfahrt gelangt der beladene Zug in das Mahlwerk auf der linken Seite. Was wohl in Wirklichkeit viel zu zeitraubend wäre, sorgt im Modell für reichlich Rangierspaß. Im Mahlwerk wird das Kreidegestein entladen, gemahlen und in Säcke verpackt. Es bleibt dem Betrachter verborgen, dass der Zug tatsächlich auf ein kleines, links angesetztes Freigleis fährt und die Waggons von mir kurzerhand manuell entladen werden.

Parolen – in weißer Schrift auf rotem Grund – waren in der DDR allerorten zu finden.

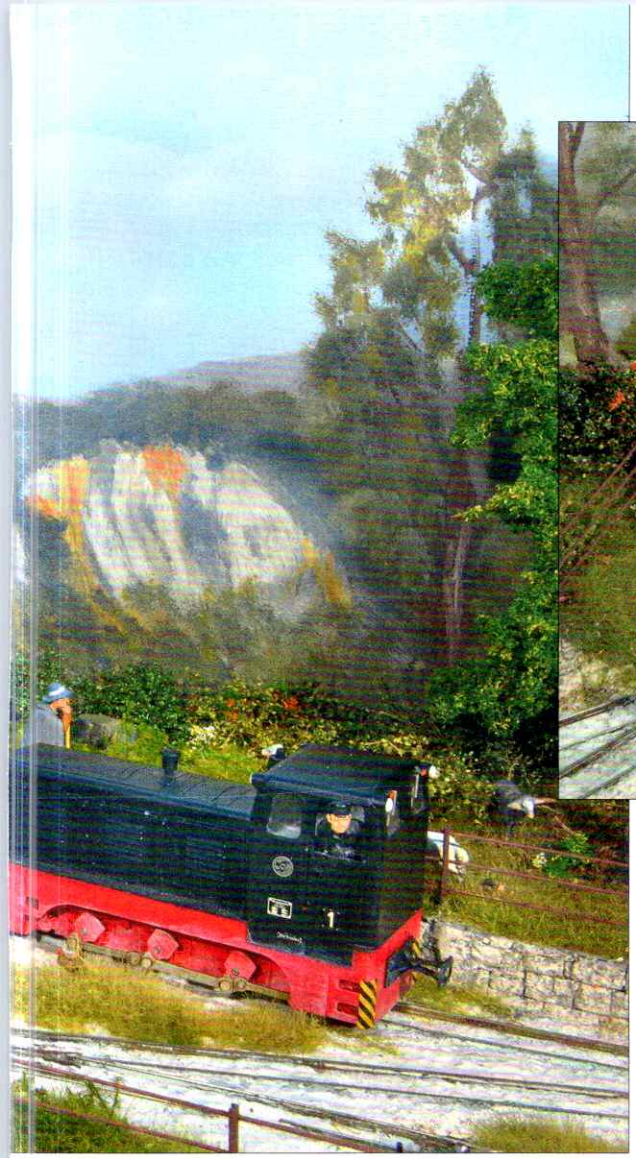
Die erwähnten Säcke mit Kreide werden zur industriellen Weiterverarbeitung vor dem Hauptgebäude auf Regelspurwagen verladen. Über einen optischen Trick mittels Spiegelfolie an der linken Seitenwand erhält der Betrachter den Eindruck, dass es sich um mehrere Regelspurwagen handelt.

Der entladene Zug der Werksbahn fährt nach getaner Arbeit zurück zur Beladestelle und das Spiel beginnt von vorne. Die gerade eben manuell entnommenen Ladeguteinsätze werden hier als Beladevorgang von Hand wieder eingesetzt.

Anlagenausstattung

Der Schaukasten hat die Abmessungen 110 x 50 x 65 cm (B x T x H); er kann somit auch in einem Mittelklassewagen zu Ausstellungen transportiert werden. Alles kann in kürzester Zeit aufgebaut und in Betrieb genommen werden.

Um den Zuschauern noch etwas mehr zu bieten, wurden noch ein paar technische Ergänzungen integriert. Der Bagger im Vordergrund war als Standmodell konzipiert. Ich habe ihn aus einem 3D-Druck-Bausatz erstellt. Er erhielt aber einen Servomotor und kann somit drehbar mehrere Positionen anfahren. Die Anlage hat eine eigene Innenbeleuchtung, bestehend aus kaltweißen LEDs, welche als Leuchtbänder eingeklebt sind. Es sind insgesamt 9 Meter LED-Band



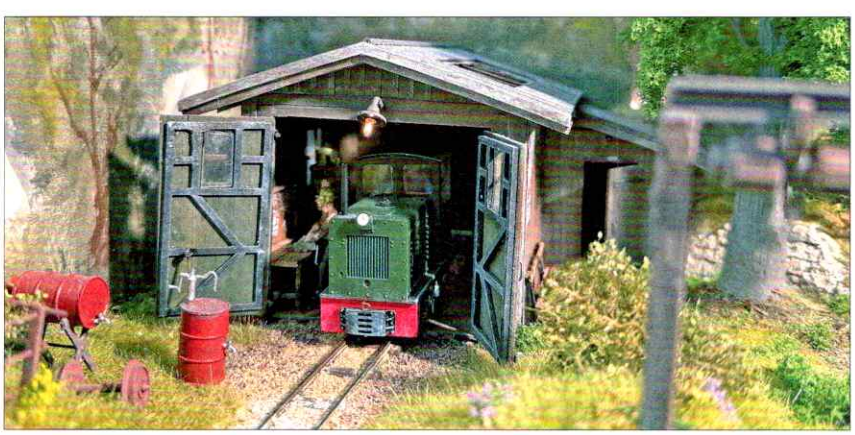
Die beengten Platzverhältnisse auf dem Werksgelände machen es sogar notwendig, in den kleinen Werkstattschuppen hineinzurangieren. Die Weiterfahrt verzögert sich etwas, weil Hein Kasulke erst noch den Weichenbock reparieren muss.

Links: Dann kann endlich die Fuhre in das Gebäude des Mahlwerks gedrückt werden. Hier erfolgt sogleich das Ausladen der Muldenwagen.

verbaut. Ich bin somit unabhängig von der Beleuchtungssituation vor Ort.

Zusätzlich wurde ein Soundsystems mit mp3-Modulen eingebaut, welches unter der Anlage platziert ist. Es ist ganz erstaunlich, wie die Einbeziehung von Geräuschen die Atmosphäre der Szenerie intensiviert. Insgesamt wurden vier Lautsprecher sowohl unter der Anlage als auch in den Gebäuden verbaut, welche die jeweils passenden Geräuschsituation wiedergeben. So sind im Mahlwerk Geräusche einer Werkshalle zu hören. In der Landschaft hört man Vögel zwitschern, Schafe blöken, Frösche quaken und die Betriebsgeräusche des Baggers sind auch zu vernehmen. Die Soundmodule können via DCC-Decoder ein- und ausgeschaltet werden.

Für die Loks reichte mit ein eingebauter Sounddecoder mit Lautsprecher nicht aus, ist dieser doch bei Ausstellungen kaum zu hören. So habe ich unter der Anlage einen zusätzlichen XL-Großbahn-Sounddecoder von ESU positioniert, der auf die gleiche Adresse „hört" wie der Lokdecoder. An ihm sind weitere 4 x 20 Watt-Lautsprecher angeschlossen. Zum Einsatz kam die ESU-Sounddatei einer V15, welche auch noch den Betriebsfunk wiedergibt. Auch wenn es dies vermutlich nicht gegeben hat, war es für mich doch eine nette Ergänzung. All dies lässt die Szenerie lebendig und erfrischend wirken.



Kaum ist die Rangierfahrt abgearbeitet, nutzt die zweite Lok der Kreidewerke den Schuppen für eine kurze Reparatur.
Unten: Weil die Reparatur wirklich schnell erledigt ist, kann sich der Mechaniker sogleich wieder mit seinem treuen Hund befassen.

Der Spruch auf dem Zaun hat bei offiziellen Stellen mächtig viel Staub aufgewirbelt. Neben den Beamten der Volkspolizeit interessieren sich natürlich auch zwei Herren in Zivil für den ungeheuerlichen Akt.

Unten: Die Arbeiter des Mahlwerkes gehen derweil unbeirrt ihrer Arbeit nach und verladen die Säcke mit der Kreide auf den bereitstehenden O-Wagen. Nur nicht auffallen, wenn die Staatsmacht zugegen ist ...

Die Geschichte

Eine Modellbahn wirkt in meinen Augen manchmal langweilig und steril, wenn neben den betriebstechnischen Abläufen nicht auch zusätzlich noch eine Geschichte erzählt wird. Ist es nicht manchmal das Salz in der Suppe, eine Botschaft mit seinem Schaustück rüberzubringen, ohne es direkt anzusprechen?

Meine Geschichte war nicht sofort klar. Sie entwickelte sich vielmehr erst mit dem Bau und wohl auch etwas zufällig. Der Bretterzaun, der das Betriebsgebäude und das Regelspurgleis umschließt, sollte die Bühne hierzu bieten. Walter Ulbricht, damals Staatsratsvorsitzender der DDR, hatte am 15. Juni 1961 bei einer Pressekonferenz den geschichtsträchtigen Satz gesagt: „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten", welcher in ähnlicher Form auch bei mir auf dem Zaun zu lesen ist. Knapp zwei Monate später wurden die Sektorengrenzen abgeriegelt und der Bau der Berliner Mauer begann. Welch ein Aufhänger, dachte ich mir.

Vielleicht handelt meine Geschichte ja vom Protest des kleines Mannes, der den irreführenden Satz samt der kleinen Anmerkung „– oder doch? –" nachts mit weißen Lettern an den Zaun geschmiert hat. Dass das Zitat nicht ganz korrekt wiedergegeben ist, liegt wohl daran, dass für das lange Wort „errichten" der Zaun zu kurz war. Aber die Protesthaltung des unbekannten Dissidenten wird trotzdem deutlich.

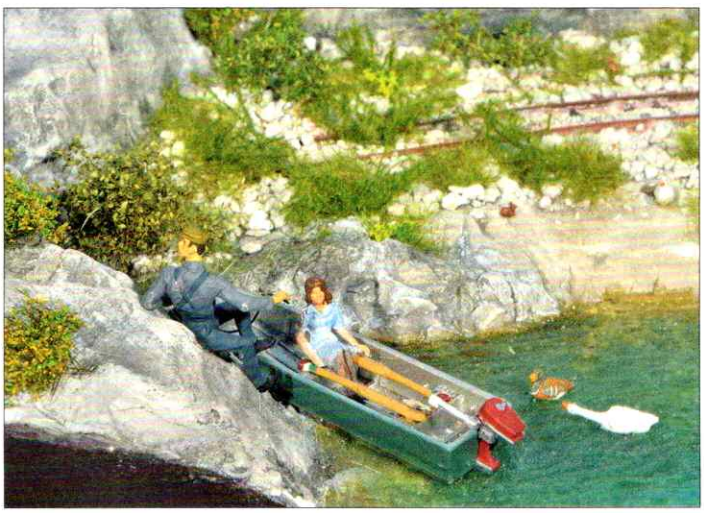
Die Szenerie zeigt außerdem zwei Beamte der Volkspolizei, welche schnell Vorort erschienen und bereits Rapport an die beiden zivilen Herren von der Staatssicherheit abgeben. Im Hintergrund gehen alle ihren Tätigkeiten nach, so als wolle man bewusst eine gewisse Ahnungslosigkeit simulieren.

Technik der Anlage

Zum Einsatz kam das Schienenprofil von Tillig und Selbstbauweichen mit der Schwellenvorlage aus Kunstharz von Hapo. Die Gleise selbst liegen auf Pertinax- bzw. Resinschwellen. Sie wurden alle mit Gips eingelassen, sodass nur die Schienenprofile sichtbar

Unten: Gleich neben dem Mahlwerk gehen zwei Jäger ihrer Passion nach. Einer von ihnen hebt die Flinte, legt an und – Schuss! Sein Hund beobachtet den Vorgang genau!

Unten: Der Jäger schießt doch tatsächlich über die Köpfe dieser beiden Freizeitsportler hinweg. Die Ballerei geht ihm sichtbar auf die Nerven; er würde sich lieber in Ruhe seiner Begleiterin widmen ...



sind. Das Mahlwerksgebäude wurde aus einem Resin-Bausatz von Müllers Bruchbuden errichtet. Der Lokschuppen wurde aus Papier gebaut – eine Vorlage brauchte ich dafür nicht.

Die Figuren sind größtenteils von S&D. Die Wildgänse wurden von meiner Frau aus Modelliermasse (Fimo) geformt und anschließend im Backofen aus-

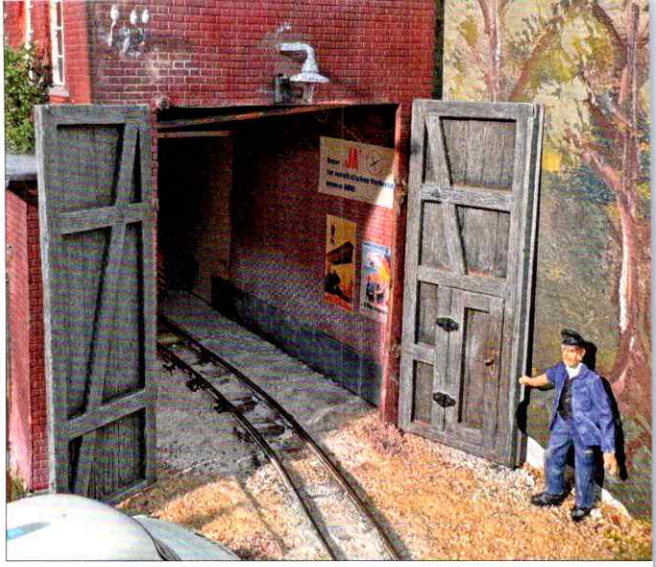
Die Be- und Entladevorgänge werden hier mit pfiffigen Lösungen durchgeführt.

gehärtet. Danach konnten sie bemalt werden. Die Beflockung und der sonstige Bewuchs stammen größtenteils von Model Scene, Silflor, Heki und RTS. Der See im Vordergrund entstand mit dem Zwei-Komponenten-Wasser von Noch. Die Hintergrundkulisse wurde mit handelsüblichen Abtönfarben gemalt.

Gesteuert wird die Anlage mit dem bewährten DCC-System von Lenz (Handregler LH100 und Zentrale LZV100) und dem digitalen Weichen-Keyboard 10770 von Roco, welches leider in dieser Form nicht mehr angeboten wird. Die Loks stammen wie schon erwähnt von der Fa. Werner; leider sind diese Fahrzeuge heute nicht mehr erhältlich. Die Waggons sind im Eigenbau aus Kunststoffprofilen und Fahrwerken von Fleischmann Magic-Train entstanden. Der Bagger ist ein Modell des T174 aus dem VEB Weimar-Werk; er wurde als Bausatz von Shapeways geliefert. Diesen Baggertyp gab es beim Vorbild zwar erst 1965, aber diese kleine historische „Unschärfe" verzeihe man mir bitte.

Es macht immer wieder viel Freude, die positiven Reaktionen der Ausstellungsbesucher zu erleben. Auch das Votum der Privatanlagen-Wettbewerbs-Jury hat mich ungemein gefreut.

Christian Danziger, www.schmalspurbahner.de



Ein Blick in das Gebäude des Mahlwerkes zeigt, dass innen durchaus linientreue Parolen die Wände schmücken. Aber wo ist das Hebezeug, um die Muldenwagen der Werksbahn zu entleeren?

Die Lösung ist ganz einfach: Auf der Rückseite des Gebäudes schließt sich ein kurzes Stumpfgleis an. Hier ...

... kann der Vorführer die Ladeguteinsätze an einem winzigen eingeklebten Zipfel greifen und herausheben.

Rechts: Wenn das mal gutgeht! Die Wildgänse beeilen sich jedenfalls, aus der Schusslinie zu kommen ...

FASZINATION MODELLBAHN

Die Sieger von Mannheim

Auch in diesem Jahr gab es wieder zufriedene Gesichter unter den Teilnehmern des Privatanlagen-Wettbewerbs. Vorn freuen sich die Gewinner Wolfgang Stößer, Christian Danziger, Ronalf Kramer und Michaela Danziger. In der hinteren Reihe stehend Heinz-Ulrich Grumpe, MIBA-Chefredakteur Martin Knaden, André Fay, Heiko Wendler, Willi und Christine von Simonsdorf sowie Doris und Otto Gisch. *Foto: Sascha Bürkel*

KREISBAHNHOF OSTERODE ALS H0-MODELL VON LAFFONT

Fachwerk für die Kleinbahn

Nach dem Vorbild des Bahnhofs Osterode an der ehemaligen Schmalspurstrecke nach Kreiensen entstand der Lasercutbausatz von Stefan Laffont. Das Modell eignet sich aber auch bestens für andere Klein- und Nebenbahnen – dies findet jedenfalls Bruno Kaiser, der es gleich in eine passende Umgebung gesetzt hat.

Der Lasercut-Bausatz von Modellbau Laffont orientiert sich recht deutlich am Vorbild des Bahnhofs Osterode, dem Ausgangspunkt der Schmalspurbahn nach Kreiensen. Die Strecke mit einer Spurweite von 750 mm diente seinerzeit vorwiegend dem Transport von Gips und Eisenerz. Für den weniger bedeutsamen Personenverkehr war der Talbot-Triebwagen T 2 „Osterode" zuständig, der zudem als Schlepptriebwagen für den Güterverkehr genutzt wurde. Erfreulicherweise bietet Weinert das Fahrzeug als Bausatz an – es lag also nahe, für die beiden Modelle ein passendes Diorama zu erstellen.

Das Gebäudemodell

Bevor es aber so weit war, muss zunächst einmal das Empfangsgebäude gebaut werden. Alle Teile sind, wie bei Stefan Laffont üblich, sauber mit dem Laser aus durchgefärbtem Architekturkarton geschnitten. Die Montage der Bauteile ist grundsätzlich nicht schwer. Allerdings kann die (zumindest in der mir vorliegenden ersten Bausatz-Charge) recht spartanisch gehaltene Bauanleitung zu Fehlern führen.

Aber der Reihe nach: Die Wände des Empfangsgebäudes setzen sich aus drei Lagen zusammen: dem „Rohbau", dem Ziegelmauerwerk sowie den Fachwerkbalken. Diese Bauteile sollte man tunlichst komplett zusammenfügen, bevor dann die vorab verglasten

Fenster von innen in die Wandöffnungen des Rohbaus eingesetzt werden. Auf diese Weise kommen sie bündig hinter die äußere Schale aus der dünnen Ziegel- und der Fachwerklage zu liegen.

Ergänzungen am Fachwerk

In meinem Fall hatte ich allerdings die Fenster zuvor so in die Rohbauöffnungen eingeklebt, dass sie bündig mit der Innenseite abschlossen. Das hatte zur Folge, dass zwischen den Fensterrahmen und der dünnen Fachwerkschicht eine 1 x 1 mm messende Lücke entstand. Nun war guter Rat teuer …

Um das aber nicht gleich wörtlich nehmen zu müssen, habe ich den zunächst als Fehler wahrgenommenen Umstand auf nachstehende Weise kaschiert. Hierzu wurden 1 x 1 mm dünne Holzleisten auf der Modelltischkreissäge hergestellt – mit den passenden Polystyrolstreifen von Evergreen geht dies aber

▸ Ähnliche Bauten wie der Bahnhof Osterode sind an vielen Nebenbahnen zu finden.

ebenso. Nach Ablängen der erforderlichen Stücke lassen sich damit die entstandenen Lücken in der Fensterlaibung leicht ausfüllen. Auf diese Weise liegen die Fenster jetzt einfach nur etwas tiefer in der Wand. Allerdings sitzen Fenster gerade bei niedersächsischen Fachwerkbauten oft nahezu bündig in der Außenwand – von daher ist die von Stefan Laffont vorgesehene Anordung eigentlich korrekt.

Mein Fehler also? Eigentlich sollte man das gar nicht so sehen, denn durch diese Maßnahme hat das werksseits lediglich aus dünnem Karton bestehende Fachwerk eine größere Tiefe erhalten. Die weiter zurückversetzten Fenster entsprechen wiederum eher west- und süddeutschen Vorbildern. So ließ sich aus der Not eine Tugend machen, wie die Bilder hoffentlich beweisen …

Masken für die Fenster

Das Innere des Gebäudes kann von außen aus voll eingesehen werden, denn dem Bausatz liegen keine Gardinenmasken bei – sie würden auch nicht so recht zu einem solchen

Linke Seite: Am Bahnhof Osterode warten schon einige Fahrgäste auf die Abfahrt des VT 2 nach Kreiensen. Der Talbot-Triebwagen wurde auf der Kleinbahn nicht nur im Personenverkehr eingesetzt, sondern war gelegentlich auch mit Güterwagen unterwegs. Das Modell stammt von Weinert und ist in den Nenngrößen H0e und H0m erhältlich.

Fotos: Bruno Kaiser

▸ Die ersten Bauschritte

Der „Rohbau" des Empfangsgebäudes entsteht aus dickem Karton, auf den die Nachbildung von Ziegeln und Fachwerk – diese sind bereits in den passenden Farben gehalten – geklebt werden.

1 Der Lasercutbausatz besteht aus zahlreichen Bauteilen aus durchgefärbtem Karton. Die Bauanleitung der Erstausgabe ist knapp gehalten, inzwischen aber überarbeitet worden. Unter modellbau-laffont.com kann sie abgerufen werden.

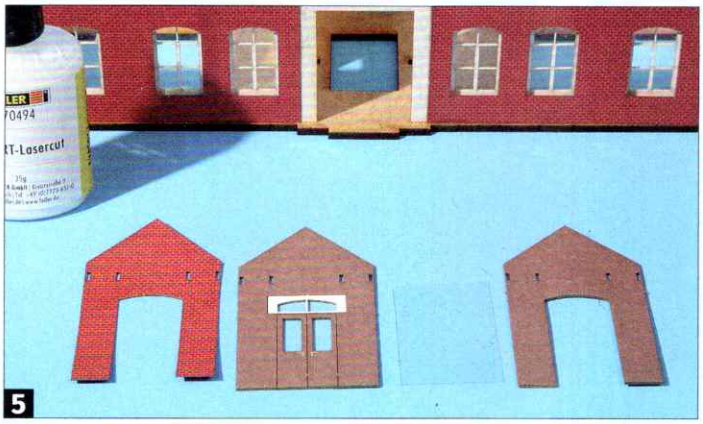
2 Die Fenster wurden nach der Verglasung in den Wandöffnungen fälschlicherweise so angeordnet, dass sie auf der Innenseite bündig abschließen. Später stellte sich jedoch heraus, dass dies vorn hätte erfolgen müssen – im Nachhinein ein eigener Fehler mit letztendlich positiver Wirkung …

3 Der Rohbau wird zuerst komplett mit der Ziegelnachbildung aus dünnem durchgefärbtem Karton verkleidet.

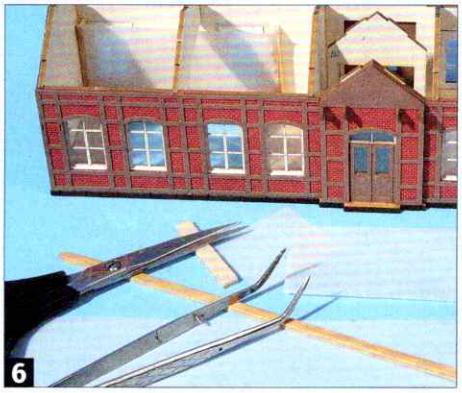
4 Aufgrund der abweichenden Fensteranordnung wurden kleine Zwischenstücke aus Bausatzresten an den Doppelfenstern erforderlich.

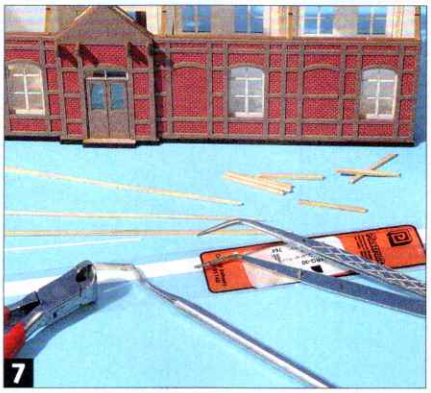
Geänderte Fensteranordnung

Der kleine Fehler mit den falsch eingeklebten Fenstern ließ sich recht einfach korrigieren – mit durchaus positivem Nebeneffekt.



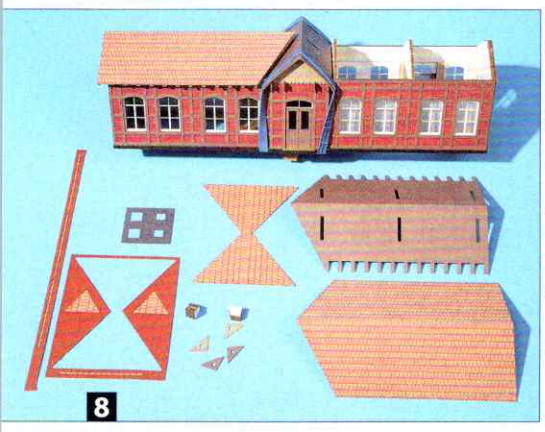
5 Nach dem Aufkleben der Ziegelverkleidung zeigte sich eine 1 x 1 mm messende Lücke zwischen den Fensterrahmen und der Rückseite der Verkleidung.



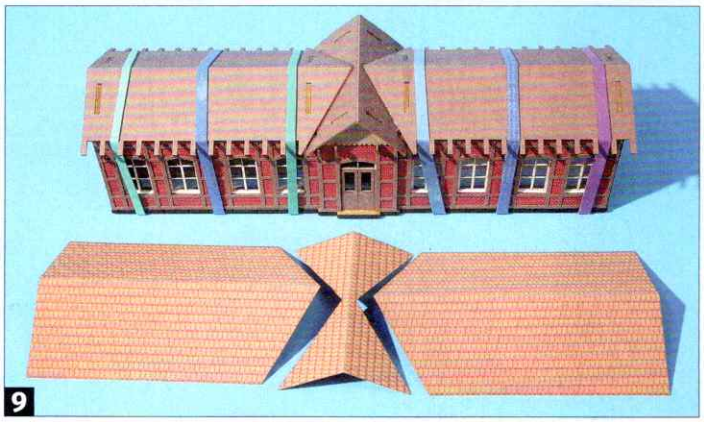


6 Mit dünnen selbstangefertigten Holzleisten lassen sich die zwischen Fensterrahmen und Kartonvorlage entstandenen Lücken schließen. Polystyrolprofile kann man dazu ebenfalls verwenden.

7 Mit Viertelstabprofilen wird abschließend die sogenannte Sohlbank als unterer Fensteranschluss ergänzt.



8 Die Dachkonstruktion besteht aus einer Unterlage aus braunem Karton und den Dachziegelflächen, die exakt miteinander verklebt werden müssen.



9 Beim Bau des Dachs sind Gummiringe wieder einmal praktische Helfer. Sie fixieren die Bauteile sicher bis zum Abbinden des Klebers.

Dienstgebäude passen. Stattdessen könnte man hier die Inneneinrichtung zumindest mit einfachen Mitteln andeuten. Falls das zu mühselig erscheint, sollte zumindest ein Sichtschutz angebracht werden, um den kompletten Durchblick durch das Gebäude zu verhindern. Hierzu verwendete ich halbdurchsichtiges Zeichenpapier, das man allerdings mit deutlichem Abstand hinter die Fenster kleben sollte. Entsprechende Abstandshalter aus dünnen Leistchen müssen dazu in Eigenregie hinter den Fenstern angebracht werden.

Dachmontage und Ergänzungen

Die „Dachlandschaft" des Modells besteht aus einer Unterkonstruktion aus braunem Karton, die auch die überstehenden Dachsparren beinhaltet. Die separat aufzubringende „Dachhaut" mit der Andeutung der Dachziegel stellt sich als eine mit dem Laser schwach strukturierte, dünne Kartonschicht dar. Um diese Teile exakt positionieren zu können, wird bei der Verbindung die Verwendung eines Klebestifts empfohlen, weil selbst bei vollflächiger Verleimung noch ein Nachjustieren und damit exaktes Ausrichten der Teile möglich wird. Ein Lasercutkleber lässt ein solches Agieren wegen der recht kurzen Abbindezeit nur in sehr engen Grenzen zu! Damit ist die Montage der vorhandenen Bausatzteile auch schon weitgehend abgeschlossen.

Wenn man sich jedoch so viel Mühe mit einem Kartonbausatz macht, liegt das Ergänzen der jetzt noch fehlenden Details nahe. Als Erstes erhielt das Dach Firstziegel, die wie auch das meiste weitere Zubehör wieder aus der eigenen Bastelkiste stammen. Passende Regenrinnen und Fallrohre haben Auhagen, Busch und Noch im Programm. Ich verwendete in diesem Fall die Regenrinnen von Busch, die nur der Örtlichkeit angepasst wurden. Die eingesetzten Hängelampen sind ein weiterer Fund aus der Bastelkiste, die Stationsschilder entstanden mit dem PC-Drucker.

Bemalungen und Patinierungen.

Weil die Kartonteile bereits werksseits vorbildgerecht eingefärbt sind, findet der Maler hier nur wenig Arbeit. Das Ziegeldach erschien mir allerdings zu hell und dazu auch

kurz + knapp

- Bahnhof Osterode
- Artikelnummer H11501
  uvP: € 119,90
- Modellbau Laffont
  Schlossparkstraße 23, 52072 Aachen
- www.modellbau-laffont.com
- erhältlich im Fachhandel und direkt

zu wenig strukturiert. Zur Stabilisierung und Farbintensivierung habe ich die Flächen zuerst mit einem schnelltrocknenden matten Acryllack aus dem Künstlerbedarf behandelt. Für die Patinierung kamen dann wieder die Farben von PanPastell zur Anwendung. Statt dieser speziellen Farben geht das natürlich auch mit Kreiden und Pigmenten. Nur von wasserlöslichen Farben sollte man Abstand nehmen, um das Verziehen der Kartonteile zu verhindern.

Bahnhofsgestaltung

Was wäre das Empfangsgebäude eines Bahnhofs ohne Gleisanlagen? Wenn man die aktuelle Situation in Osterode nachempfinden will, würde das Aufstellen des „Kreisbahnhofs", wie das Gebäude früher hieß, reichen. Seit die Bahnlinie 2010 endgültig aufgelassen wurde, liegen hier auch keine Schienen mehr. Für uns Modellbahner ist das natürlich kein Argument – und so wurde das Modul mit einem Hausbahnsteig, zwei Schmalspurgleisen sowie einer Zufahrtsstraße jenseits des eigentlichen Bahngeländes ausgestattet.

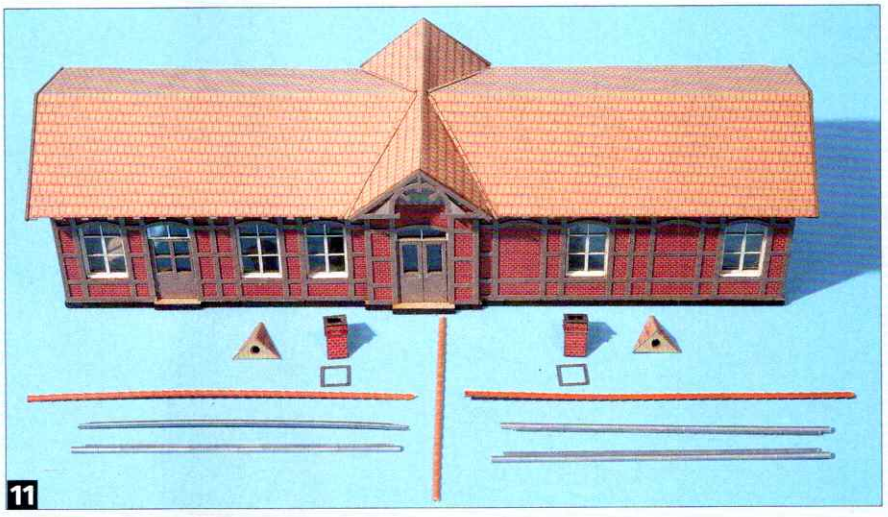
Aus Hartschaumplatten, die beispielsweise bei Heki und Microrama im Programm zu finden sind, entstanden Bahnhofsbasis und Hausbahnsteig. Die „steinerne" Bahnsteigkante wurde einfach mit einem spitzen harten Bleistift geprägt. Auf der Straßenseite führt eine Pflasterstraße zum (imaginären) Ortskern. Die von mir verwendeten Resinbauteile waren noch ein Restbestand und stammten von Modellbahntechnik Hof aus Nürnberg; sie sind aber schon lange nicht mehr lieferbar – an entsprechenden Pflasterplatten besteht im Fachhandel jedoch kein Mangel! Bei den Lampen auf dem Bahnhof und der Straße handelt es sich um bemalte Attrappen von Auhagen.

Details am Dach

Mit Bauteilen aus der Bastelkiste können Dachrinnen, Regenfallrohre und Laternen ergänzt werden.

10

10 Beim Verleimen der Unterkonstruktion wurde ein schnelltrocknender Lasercutkleber verwendet. Für die flächige Verklebung der Dachhaut kam ein Klebestift zum Einsatz, der noch ein genaues Justieren zulässt.


11

11 Die im Bausatz fehlenden Firstziegel hat die Bastelkiste beigesteuert. Die Dachrinnen stammen hier dagegen von Busch.

Anzeige

HO

Perfekte Symbiose aus Design und Geschwindigkeit

PIKO

BR 101 Apmz 116.0 Apmkz 116.6 Apmbzf 116.8

Zugset 4tlg. Metropolitan BR 101 mit Personenwagen und Steuerwagen DB AG Ep. V
58150 Gleichstrom 669,00 €*
58151 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard 779,00 €*

Apmz 116.2 Apmz 116.4 Apmz 116.4 Apmkz 116.6

28350 Wagenset 4tlg. Personenwagen Metropolitan DB AG Ep. V 411,00 €*

* unverbindliche Preisempfehlung

Holen Sie sich mit dem Metropolitan ein Stück Eisenbahngeschichte nach Hause. Über nebenstehenden QR-Code finden Sie im Handumdrehen den passenden Fachhändler in Ihrer Nähe!

YouTube
www.piko.de

12

12 Insbesondere die Dachfläche bedarf einer farblichen Nachbehandlung. Nach einem Überzug aus Künstler-Mattlack zur Farbintensivierung kamen vor allem Farben von PanPastell zum Einsatz.

13

12 Auf dem Bahnhofsmodul entsteht die Unterlage und der Hausbahnsteig aus Hartschaumplatten. Die (nicht ganz vorbildgerechten) H0m-Gleise stammen von Tillig.

Beim Gleisbau habe ich auf das H0m-Gleis von Tillig zurückgegriffen. Orientiert man sich exakt am Vorbild, das hier allerdings keinesfalls sklavisch nachgebaut werden sollte, wären freilich H0e-Gleise erforderlich gewesen. Dazu fehlten mir aber die passenden Fahrzeuge. Erfreulicherweise stellten mir Birgit und Rolf Weinert leihweise das Modell des Talbot-Triebwagens VT 2 zur Verfügung, das sowohl mit der korrekten Spurweite H0e als auch für H0m erhältlich ist.

Fazit

Offensichtlich hat Martin Knaden Recht, der mir einmal sagte, dass ich wohl keinen Bausatz so zusammensetzen kann, wie es in der Anleitung steht. Selbstverständlich ist der von mir eingeschlagene Weg mit den zurückgesetzten Fenstern kein Muss! Allerdings gewinnt das Gebäude durch diese kleine Ergänzung mehr an Tiefe und wirkt dadurch plastischer. Die sonstigen verbauten Zutaten wie Regenrinnen, Fallrohre und Lampen, die sich aufgrund ihrer Bauform und Struktur mit dem Laser kaum überzeugend herstellen lassen, sind natürlich auch keine Pflicht – passende Bauteile dürften sich jedoch wahrscheinlich in so mancher Bastelkiste finden lassen. Aber sowohl mit als auch ohne die vorgenommenen Ergänzungen hinterlässt das Gebäude als solches einen vorbildgerechten Eindruck und dürfte bald auf so mancher Neben- oder Schmalspurbahnanlage zu finden sein.

Bruno Kaiser

Die Straßenseite des Kreisbahnhofs ist mit einer Pflasterstraße an den Ortskern von „Osterode" angebunden. Wie die Gaslaternen und die Fahrzeuge zeigen, befinden wir uns in der Epoche III.

TILLIGS BAUREIHE 78 IM MASSSTAB 1:120 IM TEST

Die Symmetrische in TT

Die Baureihe 78 (preuß. T 18) war eine stückzahlenmäßig weit verbreitete Lok der einstigen preußischen Staatsbahn. In der Nenngröße TT fehlte sie bislang als zeitgemäßes Modell. Diese Lücke hat Tillig mit seiner Neuentwicklung nun gefüllt. Sebastian Koch ist die als erste ausgelieferte DRG-Variante Probe gefahren.

Die Baureihe 78 hat Tillig bereits im Jahr 2020 als Neukonstruktion angekündigt. Es folgten die Corona-Pandemie mit den bekannten Unterbrechungen der Lieferketten und eine Vielzahl von Änderungen der Konstruktion im Hause Tillig. Etliche Modellbahner glaubten schon gar nicht mehr an die Auslieferung der 78. Im März dieses Jahres verkauften die Sebnitzer aber die ersten Modelle. Begonnen hat man mit der DRG-Variante in der Ausführung des Ruhr-Schnellverkehrs. Weitere Varianten werden zeitnah folgen.

Das Modell wird in einer kleinen Kartonschachtel mit Kunststoffeinlage, in der das Modell sicher verpackt ist, geliefert. Auf den ersten Blick beeindruckt die Konstruktion durch feine Gravuren und viele Anbauteile. Der stimmige Gesamteindruck wird auch bei genauem Hinsehen untermauert.

In der Seitenansicht ist die symmetrische Aufteilung des Fahrwerkes besonders gut zu erkennen. Die äußeren Radsätze reichen mit den Schienenräumern bis fast unter die Rahmenendplatten, was den Bewegungsfreiraum nach oben stark einschränkt.

Die Leitungen am Kessel sind freistehend und bis zu den jeweiligen Verbrauchern durchgeführt. Auch alle Griffstangen am Modell sind freistehend und teils aus feinem Stahldraht gebogen. Dampf-, Speisedom und Sandkasten entsprechen in der Ausführung der gewählten Bauserie. Varianten mit anderer Domanordnung und Windleitblechen sind angekündigt.

Der Fahrwerksbereich besticht durch eine feine Steuerung aus Kunststoffteilen, die sauber lackiert und rot ausgelegt sind. Auch ein stärkeres Drücken ließ die feinen Stangen nicht brechen, sodass sie dem Betriebseinsatz auf der Anlage langfristig standhalten sollten. An den Rahmen der Drehgestelle der Laufachsen und hinter den Kuppelradsätzen wurden Bremsklötze nachgebildet. Sandfallrohre im Fahrwerksbereich findet man, wie bei Tillig üblich, auch an der 78 nicht. Sehr fein umgesetzt, sogar mit Riffelstruktur, wurden die freistehenden Leitern. Mit Zurüstteilen können die Pufferträger bestückt und die Kolbenstangenschutzrohre eingesteckt werden. Letztere sind aber nur für die Präsentation in der Vitrine gedacht.

Die Grundkonstruktion der Lok kennt man so auch schon von anderen Tillig-Dampfloks der jüngeren Vergangenheit. Zur Demontage müssen das gerastete Führerhaus und der gesteckte Kohlenkastenaufsatz vorsichtig nach oben abgenommen werden. Dann klipst man den Führerstand aus und kann anschließend den Kessel mit zwei Schrauben im Führerhaus und eine im Schlot lösen.

Unter der Rauchkammertür befindet sich quer der Oberflächenvorwärmer. Die Leitungen für Dampf und Speisewasser hat Tillig minutiös nachgebildet. Typisch für den Ruhr-Schnellverkehr war das weiße Schild an der Rauchkammertür. Auch dieses findet man am neuen Modell der Sebnitzer. Luftschläuche, Heizkupplung und Kupplungshaken sind am Modell als Zurüstteile ansteckbar.

▶ Viele freistehende Bauteile und eine vorbildgerechte Leitungsführung beeindrucken am neuen TT-Modell.

Unter dem Führerhaus findet man die Next18S-Schnittstelle und den Einbauraum für einen Lautsprecher. Der Motor ist samt Schwungscheibe und Getriebe mittig im Kessel verbaut, was zu einer sehr guten Gewichtsverteilung des Modells führt. Ein Stirnradgetriebe treibt den mittleren Kuppelradsatz an. Schraubt man die Abdeckung der Kuppelradsätze ab, erkennt man, dass Tillig wohl ursprünglich plante, auch den ersten Kuppelradsatz anzutreiben. Je ein Haftreifen an den beiden ersten Kuppelradsätzen sind als Ergebnis davon wohl übrig geblieben. Das Bestücken beider Radscheiben des Antriebsradsatzes mit Haftreifen wäre aber besser gewesen, weil die Traktion so gleichmäßiger auf beide Schienen übertragen werden kann.

Mit dem jetzigen Getriebe hat der Treibradsatz etwa 40 Grad Spiel. Dies tut den Fahreigenschaften keinen Abbruch, sollte aber mit einem langsamen Beschleunigen einhergehen. Unser Testmuster fuhr langsam an und konnte das langsame Fahren auch über lange Strecken halten. Ein großer Stützkondensator und die Schwungscheibe helfen dabei. Die Modellgeschwindigkeit befindet sich im Normbereich, sodass bei der Vorbildgeschwindigkeit die Lok nicht unter Volllast läuft. Die gemessenen Zugkräfte entsprechen mit 43 Gramm dem Durchschnitt vergleichbarer TT-Modelle.

Durch die Seitenverschiebbarkeit des mittleren Kuppelradsatzes von etwa einem Millimeter und der äußeren von 0,5 Millimeter bezwingt die TT-78 auch Mindestradien von 310 Millimeter und enge Weichenstraßen. Die Laufdrehgestelle schwenken hierzu leichtgängig aus. Die warmweiße Beleuchtung erfolgt mittels Lichtleitern zu den freistehenden Laternen. Dabei fällt die hintere Beleuchtung etwas dunkler aus.

Oben: In der Ansicht von oben ist der Kessel mit fein gravierten Nietreihen, der Leitungsführung und der im Vergleich zum Langkessel breiteren Rauchkammer gut zu erkennen. Die Griffstangen auf den Wasserkästen sind freistehend. Rechts: Das Führerhaus der 78 206 entspricht der Bauserie mit Dachlüfteraufsatz. Auch hier gleichen die winzigen Nieten und die Griffstangen dem Vorbild. Der Kohlenkastenaufsatz ist formrichtig nachempfunden. Die Laternen sind freistehend.

DRG Zugbildung

RUHR-SCHNELLVERKEHR

Der Ruhr-Schnellverkehr verband ab 1932 Essen mit Dortmund. In den Folgejahren wurden die Endpunkte Duisburg, Hamm, Krefeld, Köln und Hagen hinzugenommen. Zum Einsatz kamen die Baureihen 38$^{10-40}$, 17$^{0-1}$ und 78. Für die Verkehre nutzte man vierachsige Abteilwagen, die einen schnellen Fahrgastwechsel ermöglichten. Die Wagen der 3. Klasse waren weinrot-elfenbein, die 2. Klasse weinrot-hellblau lackiert. 1939 beendete man dieses spezielle Angebot. Tillig hat neben der neuen 78 206 auch die passenden Wagen umgesetzt.

78 206 DRG Ep. II
Tillig #04203

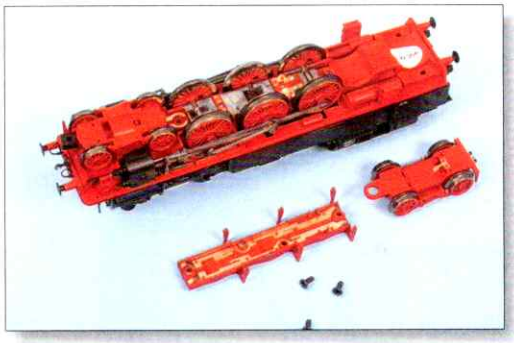
C 4 - DRG Ep. II
Tillig Set #01046

BC 4 - DRG Ep. II
Tillig Set #01046

C 4 - DRG Ep. II
Tillig Set #01046

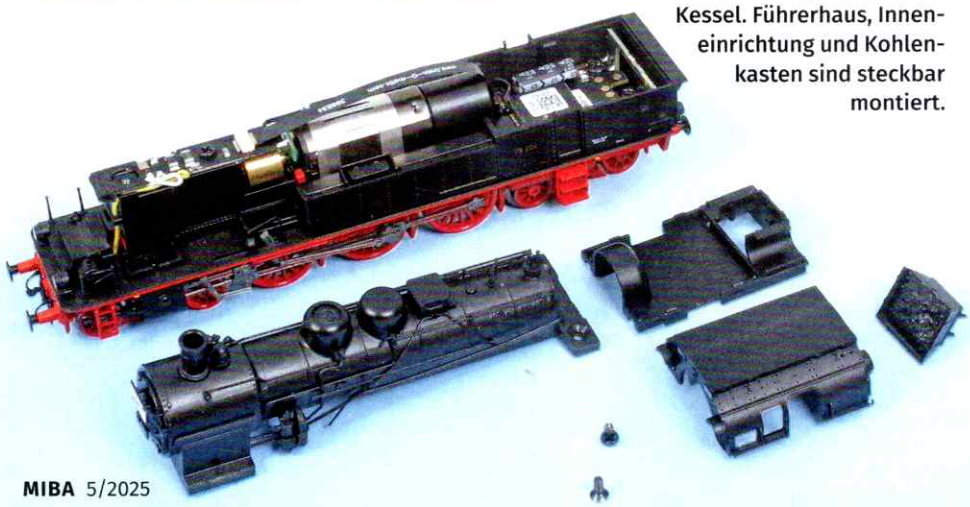
Maßtabelle BR 78 von Tillig in TT

	Vorbild	1:120	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	14 800	123,33	123,6
Länge über Rahmen:	13 500	112,50	112,7
Puffermaße			
Pufferlänge:	650	5,41	5,4
Puffermittenabstand:	1 750	14,58	14,4
Pufferhöhe über SO:	1 040	8,67	9,0
Puffertellerdurchmesser:	450	3,75	3,7
Höhenmaße über SO			
Schlotoberkante:	4 580	38,17	38,7
Kesselmitte:	2 850	23,75	24,5
Breitenmaße			
Breite Führerhaus:	2 950	24,58	24,6
Breite Umlauf:	3 100	25,83	25,9
Zylindermittenabstand:	2 080	17,33	19,0
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	11 700	97,5	98,5
Vorlaufachse 1 zu Vorlaufachse 2:	2 200	18,33	18,4
Vorlaufachse 2 zu Kuppelachse 1:	1 600	13,33	13,8
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	2 050	17,08	17,2
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	2 050	17,08	17,2
Kuppelachse 3 zu Nachlaufachse 1:	1 600	13,33	13,4
Nachlaufachse 1 zu Nachlaufachse 2:	2 200	18,33	18,4
Räder			
Raddurchmesser Treib- und Kuppelräder:	1 650	13,75	14,8
Raddurchmesser Laufräder:	1000	8,33	8,3
Anzahl Speichen Treib- und Kuppelräder:	18		18
Anzahl Speichen Laufräder:	10		10
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)	**min.**	**max.**	**Modell**
Radsatzinnenmaß:	10,2	10,4	10,4
Spurkranzhöhe:	0,5	1,0	0,8
Spurkranzbreite:	0,6	0,7	0,6
Radbreite:	2,3	2,5	2,1



Links: Die Laufdrehgestelle sind an der Innenseite drehbar gelagert. Angetrieben ist der mittlere Kuppelradsatz. Die beiden äußeren Kuppelradsätze werden durch die Kuppelstangen mitgenommen. Die Stromabnahme erfolgt von der Oberseite der Radreifen der Kuppelradsätze. Die inneren Laufradsätze dienen ebenfalls der Stromabnahme.

Unten: Motor und Getriebe befinden sich im aufgeschraubten Kessel. Führerhaus, Inneneinrichtung und Kohlenkasten sind steckbar montiert.



Messwerte BR 78

Gewicht Lok	139 g
Haftreifen	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene	43 g
30 ‰ Steigung	32 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V_{max}	146 km/h bei 12,0 V
$V_{Vorbild}$	100 km/h bei 8,6 V
V_{min}	3,1 km/h bei 1,3 V
$NEM_{zulässig}$	140 km/h bei 11,8 V
Lichtaustritt:	0 km/h bei 1,1 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V_{max}	52 mm
aus $V_{Vorbild}$	28 mm
Schwungscheibe	
Anzahl	1
Durchmesser	8,0 mm
Länge	6,4 mm
Art.-Nr. 04203, uvP:	€ 274,79

Zu vielen Diskussionen in der TT-Gemeinde haben die Fahreigenschaften bei engen Neigungswechseln geführt. Die BR 78 besitzt für einen Modellbahnkonstrukteur ein äußerst undankbares Fahrwerk, wenn es um die Höheneinstellung der Laufachsen geht. Ein ähnliches Verhalten haben auch die Baureihe 38 oder 78er anderer Hersteller im H0-Maßstab. Die recht großen Durchmesser der Laufräder und der fehlende Freiraum darüber lassen nur wenig Spielraum zu. Auch dass die Schienenräumer vor den äußeren Laufachsen sehr dicht unter den Pufferträgern liegen, begrenzt den Bewegungsspielraum, zumal im Modell hier auch noch die Kupplungsaufnahme vorgesehen werden muss. Diese hat Tillig drehbar, aber nicht schwenkend in den Drehgestellrahmen untergebracht. Da die Laufdrehgestelle nach unten beweglich sind, können Kuppen anstandslos befahren werden.

Den Wunsch, sehr eng ausgerundete Neigungswechsel bei einsetzenden Steigungen (Wannen) zu bewältigen, kann die TT-78 der Sebnitzer aus rein platztechnischen Gesichtspunkten nur bedingt erfüllen. Bei zu eng dimensionierten Wannen heben die mittleren Antriebsradsätze dann vom Gleis ab. Ich finde es richtig, dass Tillig das Modell so konstruiert hat. Mehr Spielraum bei den Laufachsen hätte zu einem nicht vorbildgerechten Aussehen geführt.

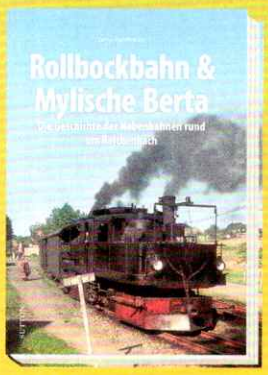
Fazit

Mit der 78 hat Tillig ein filigranes und optisch ansprechendes Modell ausgeliefert, welches bei Neigungswechseln einen großzügigen Gleisbau erfordert. Das Antriebskonzept mit den verteilten Haftreifen könnte man bei zukünftigen Auflagen anpassen. *SK*

UNSER GROSSER
VIELE TOP ANGEBOTE

Jetzt 20,– € sparen

256 Seiten, ca. 320 Abb.
ISBN 978-3-96453-295-4
Jetzt € 25,00* statt € [D] ~~45,00~~



128 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-96303-292-9
Jetzt € 9,99* statt € [D] ~~19,99~~

Nochmal stark reduziert

272 Seiten, ca. 650 Abb.
ISBN 978-3-96453-258-9
Jetzt € 9,99** statt € [D] ~~14,99~~

60% REDUZIERT

192 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96968-060-5
Jetzt € 5,99** statt € [D] ~~14,99~~

128 Seiten, ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96968-054-4
Jetzt € 5,99** statt € [D] ~~14,99~~

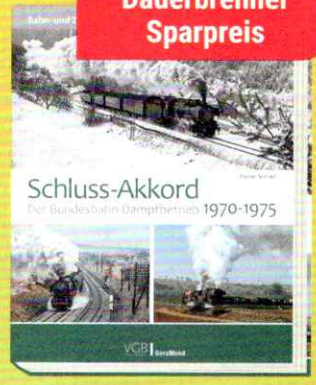
Letzte Exemplare sichern

192 Seiten, ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-95613-056-4
Jetzt € 3,99** statt € [D] ~~4,99~~

160 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96968-090-2
Jetzt € 7,99** statt € [D] ~~19,99~~

224 Seiten, ca. 300 Abb.
ISBN 978-3-96453-288-6
Jetzt € 25,00* statt € [D] ~~49,99~~

Dauerbrenner Sparpreis



256 Seiten, ca. 450 Abb.
ISBN 978-3-96453-294-7
Jetzt € 29,99* statt € [D] ~~49,99~~

50% REDUZIERT

144 Seiten, ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-543-6
Jetzt € 14,99* statt € [D] ~~26,99~~

VGB | VERLAGSGRUPPE BAHN | GeraMond

*) Neuer gebundener Verlagspreis **) Preisbindung aufgehoben

Kostenloser Versand ab 5 € Bestellwert innerhalb Deutschlands (außer Kalender); ansonsten 3,95 € Portokosten, ins Ausland abweichend.

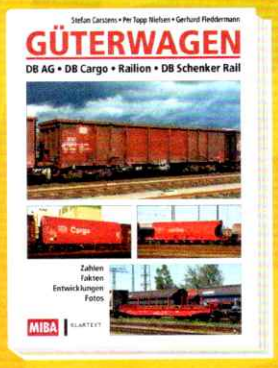
LAGERVERKAUF!
RADIKAL REDUZIERT

Jetzt 10,– € sparen

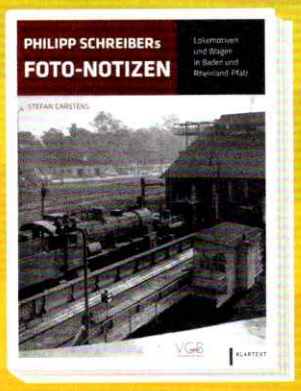
256 Seiten, ca. 500 Abb.
ISBN 978-3-96453-292-3
Jetzt € 14,99** statt € [D] ~~24,99~~

50% REDUZIERT

240 Seiten, ca. 350 Abb.
ISBN 978-3-96453-302-9
Jetzt € 25,00* statt € [D] ~~49,99~~



480 Seiten, ca. 900 Abb.
ISBN 978-3-96968-125-1
Jetzt € 14,99* statt € [D] ~~29,99~~



176 Seiten, ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-96968-075-9
Jetzt € 4,99** statt € [D] ~~9,99~~

Dauerbrenner Sparpreis

224 Seiten, ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-287-9
Jetzt € 19,99* statt € [D] ~~49,99~~

60% REDUZIERT

192 Seiten, ca. 320 Abb.
ISBN 978-3-96968-092-6
Jetzt € 7,99** statt € [D] ~~19,99~~

Alle Angebote nur solange der Vorrat reicht!

Weitere exklusive Schnäppchen

Gleich bestellen unter **www.verlagshaus24.com/sale-schiene**

MODELLBAU MIT DEN FARBEN VON AMMO (TEIL 1)

Arbeiten mit Acryl

Acrylfarben sind vielseitig verwendbar – im Landschaftsbau können sie ebenso verwendet werden wie für Fahrzeuge und Gebäudemodelle. Thomas Mauer hat die neuen Farbsets des spanischen Herstellers Ammo auf einem kleinen Diorama gleich einmal in der Praxis ausprobiert.

Die Spanier können offensichtlich nicht nur Fußball spielen, sondern verstehen sich auch auf die Herstellung von Farben. Beim Durchsehen der Herbstneuheiten 2024 von Noch entdeckte ich die „neuen" Farben des spanischen Herstellers Ammo. Auf der Homepage von Noch findet man dazu YouTube-Videos, die die praktische Anwendung der Farben zeigen. Ich muss gestehen, dass ich diesen Hersteller bisher nicht kannte. Auf jeden Fall weckte das Praxis-Video mein Interesse, sodass ich mir einige Produkte bestellt habe.

Ammo-Farben beim Anlagenbau

Für den praktischen Anlagenbau habe ich mir die Farbsets „Gleise und Weichen" (Art.-Nr. 4601015), „Steinbrücken" (Art.-Nr. 4601022), „Asphalt, Straßen" (Art.-Nr. 4601025) und „Backsteingebäude" (Art.-Nr. 4601028) ausgesucht. Die Sets enthalten jeweils sechs zu den Themen ausgewählte Acryl-Farbtöne. Ein kleines Diorama mit den entsprechenden Anwendungsmöglichkeiten war auch schnell ausgedacht – zwei Stumpfgleise und ein Durchfahrgleis, wie man es an manch einer Bahnhofseinfahrt sieht, sowie ansteigendes Gelände im Hintergrund. Dazu sollten noch zwei kleine Ziegelsteingebäude kommen, die in dieser Szene nicht aufdringlich wirken. Parallel zum Durchfahrgleis verläuft im Vordergrund eine Landstraße, sie wird durch einen Straßengraben von den Gleisanlagen getrennt und schließt das Schaustück nach vorne ab.

Hier konnte ich jetzt die Farbsets nach Belieben ausprobieren. Bei neuen unbekannten Farben bzw. Farbtönen ist es ratsam, die Farben zunächst auf einem Blatt Papier auszustreichen, um den tatsächlichen Farbton vor Augen zu haben. Drucke

in Katalogen sind meist trügerisch – und in den kleinen durchsichtigen Flaschen ist der Farbton nur zu erahnen! Beim Trocknen verändert sich der Ton nochmals und wird meist heller. Übrigens haben die Acrylfarben kleine Kügelchen in der Flasche. Sie sorgen für eine gute Durchmischung der Farbe. Die Flaschen werden also vor Gebrauch erst einmal ordentlich geschüttelt.

Für die Stützmauern aus Abgüssen von Langmesser-Modellwelt habe ich mir einen Farbton aus den Farben des Sets „Steinbrücken" gemischt und leicht mit Wasser verdünnt. Die Farbe sollte so verdünnt sein, dass sie in sämtliche Fugen und Ritzen laufen kann. Zum Farbauftrag habe ich einen breiten Flachpinsel benutzt. Für die Fugen habe ich wiederum zwei Farbtöne gemischt und sie mit deutlich mehr Wasser versehen. An einem Muster wird zunächst wieder probiert, ob die Verdünnung ausreichend ist. Die Steinoberflächen sollen schließlich nicht mit diesem Farbton überdeckt werden. Mit einem alten, aber sauberen Lappen werden die Steinoberflächen leicht abgewischt. Die

▸ Acrylfarben trocknen sehr schnell auf und ermöglichen so ein zügiges Arbeiten.

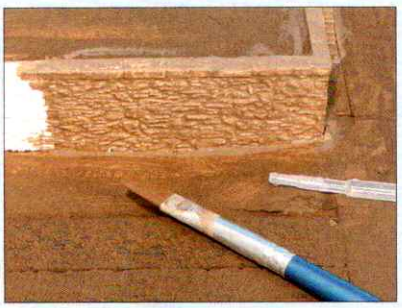
Stufen und das kleine Plateau oben an der Mauerkrone werden mit unverdünnter Farbe gestrichen. Das Ergebnis soll nach „Beton" aussehen. Die Steinoberflächen werden nun im nächsten Arbeitsschritt mit ausgewählten und teils gemischten Acrylfarben des Sets ganz vorsichtig überzogen. Damit keine Farbe in die Fugen gelangt, wird ein Flachpinsel benutzt, der vor jedem neuen Farbauftrag leicht auf einem Lappen ausgestrichen wird. Für mein Farbempfinden und für dieses spezielle Mauerwerk dürfen ruhig auch ein paar „rotbraune" Farbtöne zum Einsatz kommen. Diese habe ich mir dann kurzerhand aus dem Set „Backsteingebäude" ausgeliehen.

Zwei sogenannte „Shader" aus der „Solution Box" reduzieren den bei diesem Mauerwerk relativ großen Fugenanteil (bedingt durch die helle Fugenfarbe) wieder auf ein Normalmaß. Die Shader sind nichts anderes als sehr stark verdünnte, nahezu wässrige Acrylfarben, die sich wie ein Farbschleier hier

Wenn man zum ersten Mal mit den Farben arbeitet, sollte man sie zunächst auf einem Blatt Papier ausstreichen, um die Farbtöne besser einschätzen zu können.

Für das Projekt sollten Mauerelemente aus Gipsabgüssen eingefärbt und gealtert werden. An einem Reststück eines Abgusses wird der gemischte Farbton ausprobiert. Die Farben werden mit Wasser verdünnt.

Unten: Ist man mit dem Ergebnis zufrieden, kann die Farbe mit einem breiten Pinsel auf das fertig eingebaute Mauerwerk aufgetragen werden.



Oben: Für die Fugen werden wieder zwei Farbtöne gemischt, stark mit Wasser verdünnt und dann zügig über das ganze Mauerwerk verteilt. Die Farbbrühe sammelt sich in den Fugen.

Auf einer Mischpalette (hier ein alter Blechdeckel) verteilt man ausgewählte Farbtöne, nimmt ein wenig Farbe auf und streicht den Pinsel vor dem Auftrag leicht auf einem Lappen aus.

Aus der „Solution Box" für das Altern von Fahrzeugen stammen die beiden „Shader" – welche man gut für das Mauerwerk brauchen kann. Abschließend dürfen ein paar „Lichtspitzen" an den erhabenen Stellen des Mauerwerks nicht fehlen. Ein heller Grauton aus dem Set sorgt für den gewünschten Effekt.

Linke Seite: Für den Eisenbahnmodellbau bietet der spanische Herrsteller Ammo mehrere Farbsets in praktischen Zusammenstellungen an zu mehreren Themenbereichen wie beispielsweise den Gleis- und Gebäudebau an. Zum Altern von Fahrzeugen gibt es außerdem die „Solution Box" mit Lasurfarben.

Fotos: Thomas Mauer

Schwellen und Schienen

Mit den Acrylfarben erhalten die Gleise eine realistische Farbgebung – im Set von Ammo sind die passenden Farbtöne enthalten.

1 Hier das Set „Gleise und Schwellen" – auch hier sollte man die Farben zur genauen Einschätzung der Farbtöne auf einem Blatt Papier ausstreichen. Mit „Sleeper" sind keine Schläfer gemeint, sondern die Schwellen ...

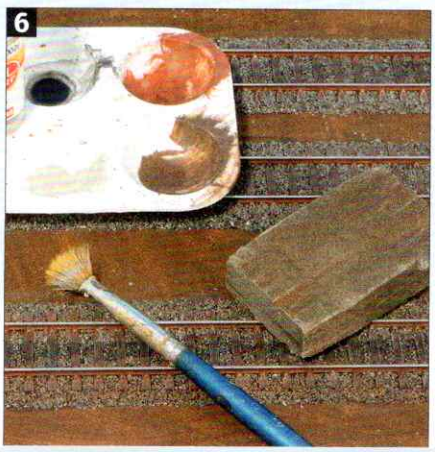
2 Beim Vorbild findet man bei Gleisen sehr unterschiedliche Farben. Die Schwellen der beiden Stumpfgleise sollten eher graubraun erscheinen. Dazu wurden „Sleeper Brown" und „Ochre Sand" gemischt. Bei dem Durchfahrgleis kommt noch „Dark Rust" hinzu, um den Schwellen einen leichten Rotstich zu verleihen.

3 Die Schienenprofile erhalten auch leichte Farbnuancen. Bei den Stumpfgleisen sind es zwei Teile „Sleeper Brown" und ein Teil „Dark Rust", beim Durchfahrgleis wird ein Mischungsverhältnis von 1:1 verwendet.

4 Danach werden die Gleise mit einer Lasur aus zehn Teilen Wasser, einem Teil „Engine Black" und rund einem Teil „Ochre Sand" überzogen.

5 Nach dem Schottern werden Stumpfgleise und Durchfahrgleis unterschiedlich stark behandelt. Der Schotter beim Durchfahrgleis wirkt sehr viel „rostiger", in der Mitte des Gleises ist eine deutliche Ölspur zu sehen. Graue Kanten mit dem Farbton „Concrete" auf den Schwellen ergänzen die Farbgebung.

6 Gleise und Schotter werden abschließend komplett mit dem Farbton „Concrete" graniert – danach wirkt das Schotterbett deutlich plastischer. Abschließend müssen nur noch die Oberflächen der Schienenprofile gesäubert werden – am besten wird die Farbe gleich mit einem Lappen abgewischt, solange sie noch feucht ist. Hartnäckige Farbreste lassen sich aber leicht mit dem Roco-Rubber entfernen.



über das Mauerwerk legen. Die obligatorischen Lichtspitzen dürfen natürlich nicht fehlen. Sie werden mit einem hellen Grauton aus dem Set gesetzt und betonen nun erhabene Stellen und Kanten deutlich. Fertig ist das Mauerwerk, es sieht ganz ordentlich aus.

Farbe für die Gleise

Für den Gleisbau wird von Ammo ein Farbset mit sechs Farben angeboten. Wie bereits erwähnt, befinden sich auf dem Schaustück zwei Abstellgleise und ein Streckengleis, die sich aufgrund der unterschiedlichen Nutzung auch farblich voneinander unterscheiden sollten. Das beginnt mit der Einfärbung der Schwellen. Hier habe ich für die Stumpfgleise eine Farbe gemischt, die nach dem Trocknen tendenziell graubraun ausfällt. Dazu mischte ich zehn Teile „Sleeper Brown", ein Teil „Ochre Sand" und und ein Teil Wasser, rührte die Mischung in einem Behältnis gut durch und strich sie mit einem Flachpinsel auf.

Für das Streckengleis kam zu diesem Mischungsverhältnis noch ein Teil „Dark Rust" hinzu. Dadurch entsteht ein ganz leichter Rotstich. Auch bei den Schienenprofilen entstehen leichte Farbnuancen durch abweichende Mischungsverhältnisse. Für die Abstellgleise habe ich zwei Teile „Sleeper Brown" mit einem Teil „Dark Rust" und einem winzigen Anteil Wasser gemischt. Für das Streckengleis änderte ich das Mischungsverhältnis der beiden Farbtöne auf 1:1. Nach dem Trocknen konnte das Ganze schon ein wenig verwittert werden. Dazu habe ich zehn Teile Wasser mit einem Teil „Engine Black" und rund einem Teil „Ochre Sand" benutzt. Die Farbbrühe wurde einfach mit einem breiten Flachpinsel großzügig verteilt.

Das Einschottern der Gleise erfolgte nach bewährtem Muster, die Schotterfarbe ist Mittelgrau. Der Schotterkleber musste zunächst komplett aushärten, ehe es mit der Farbgebung weitergehen konnte. Dabei wird auch

kurz + knapp

- **Ammo Acrylfarben**
- **Farbset „Gleise und Weichen" Artikelnummer 4601015**
- **Farbset „Steinbrücken" Artikelnummer 4601022**
- **Farbset „Asphalt, Straßen" Artikelnummer 4601025**
- **Farbset „Backsteingebäude" Artikelnummer 4601028**
- **uvP: je € 19,59**
- **Vertrieb über Noch GmbH & Co. KG Lindauer Straße 49, 88239 Wangen**
- **www.noch.de**
- **erhältlich im Fachhandel**

der Schotter miteinbezogen. Beigebraune Farbe imitiert deutliche Schmutzablagerungen, die auf dem Streckengleis durch einen weiteren Farbauftrag mit der Tendenz „Rost" intensiviert wurde. Beim Streckengleis kam in der Gleismitte noch eine aufgetupfte grauschwarze Farbbrühe hinzu, um ölige Ablagerungen anzudeuten.

Graue Kanten, vornehmlich an den Kanten der Schwellen der Abstellgleise, lassen sich sehr gut mit dem Farbton „Concrete" erzeugen, beim Granieren des kompletten Gleisbetts habe ich ebenfalls auf diesen Farbton zurückgegriffen. Die Oberflächen der Schienenprofile mussten zum Schluss noch von den Farbablagerungen befreit werden – danach waren die Gleise fertig.

Farbe für Gebäude

Weiter ging es mit dem Farbset „Backsteingebäude", zum Ausprobieren hatte ich mir zwei kleine Gebäude von Auhagen und Faller ausgesucht. Beide weisen unterschiedlich große Ziegelnachbildungen auf – wobei bei dem Auhagen-Bausatz Steine und Fugen schon „verdammt" klein sind. Ob man hier überhaupt etwas mit den Farben ausrichten kann?

Aber probieren geht über studieren, wie der alte Modellbahner gerne sagt. Auf einem Musterstück wurden zunächst wieder die einzelnen Farbaufträge ausprobiert. Dazu tröpfelte ich die Farbtöne auf meine Mischpalette – ein, zwei Tropfen reichten erst einmal. Zum Verdünnen, aber auch zum zwischenzeitlichen Reinigen des Pinsels sollte immer ein Glas Wasser bereitstehen. Der Pinsel sollte von guter Qualität sein und vor allem eine sauber geformte Spitze aufweisen.

Und dann ging es ans Werk. Auf die bereits getrocknete Grundfärbung strich ich horizontal kleine Mengen Farbe auf; einzelne Steine braucht man nicht genau zu treffen. Beim Vorbild sind auch mal zwei, drei Steine eines Farbtons neben- oder übereinander zu sehen. Hauptsache, der Gesamteindruck wirkt unregelmäßig und ist durch viele Farbnuancen gekennzeichnet.

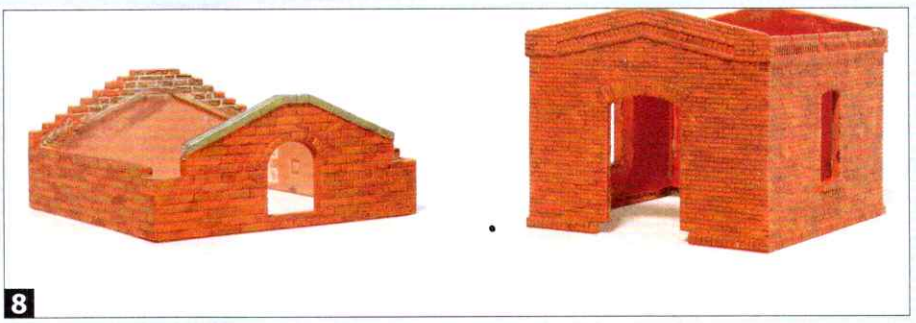
Für die Auslegung der Fugen braucht man aber graue und beigefarbene Töne. Aus dem Set „Steinbrücken", verwendete ich daher „Concrete" und „Ochre Sand"; je ein Teil Farbe wird dabei mit zehn Teilen Wasser stark verdünnt – perfekt. Idealerweise legt man beim Auftragen der Farbbrühe die Wandfläche waagerecht auf, damit sich die Flüssigkeit gleichmäßig verteilen kann.

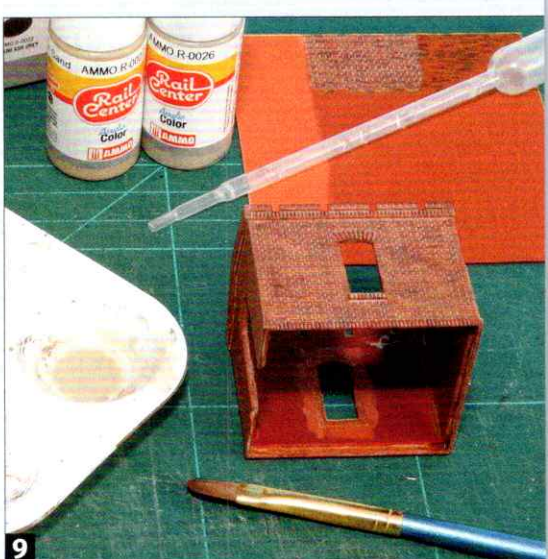
Farbe für die Straße

Jetzt fehlte nur noch die Straße. Sie entstand aus einer dünnen Hartschaumplatte, auf die eine Mischung aus Vallejo-Texturen aufgetragen wurde. Die Fahrbahnränder wurden mit breitem Malerkrepp abgedeckt, damit man die Masse nicht überall im Gelände verteilt. Mit einem breiten Spachtel lässt sich die Textur gleichmäßig verteilen; kleine Unebenheiten können nach dem Trocknen der Paste mit einem feinen Schleifpapier beseitigt werden.

Die Grundfärbung der gesamten Fläche besteht aus einem Teil „Medium Ash Grey" und zwei Teilen Wasser. Die Fläche ist danach natürlich einheitlich grau – da fehlte also noch etwas. Aus einer Mischung aus einem Teil „Industrial Grey", zwei Teilen „White" und zehn Teilen Wasser entstand eine hellgraue Farbbrühe, die sich vornehmlich in den Vertiefungen absetzte. Ein wenig Reifenabrieb kann natürlich auch nicht schaden. Hierzu habe ich „Industrial Grey" und „Medium Ash Grey" im Verhältnis 1:1 gemischt und auf jeder Fahrbahn entsprechend dem Reifenabstand eines Fahrzeugs unregelmäßig aufgewischt. Abschließend zieht man die gesamte Fahrbahndecke noch einmal ganz leicht mit dem Schleifpapier ab.

Die Straßenmarkierungen stammen von der Firma Mobax. Sie sind selbstklebend und haften nahezu an jedem Untergrund – also auch hier, wo der Belag durchaus Struktur hat. Die durchgezogenen Seitenlinien sind schnell verlegt. Für die Mittelmarkierungen habe ich zunächst eine Hilfslinie aus Maler-





7 Als Muster für die Farbgebung diente ein Wärtergebäude von Auhagen und ein niedriges Brunnengebäude von Faller. Nach der Grundfärbung werden weitere Farben aufgetragen. Man muss jedoch nicht jeden Stein einzeln erwischen – die Strichrichtung sollte allerdings vorwiegend horizontal verlaufen.

8 Hier das Ergebnis des zweiten Farbauftrags in der Nahansicht. Auch bei dem filigranen Ziegelmauerwerk des Auhagen-Gebäudes mit seinen feinen Fugen ist die Wirkung sehr gut gelungen.

9 Die Fugenfarbe wurde aus den Farbtönen „Concrete" und „Ochre Sand" im Verhältnis 1:1 gemischt; diese beiden Farben sind in dem Set „Steinbrücken" enthalten.

Acrylfarbe für den Straßenbau

Keine Straße ist einfach nur grau – hier sind ganz unterschiedliche Farbabstufungen zu finden. Auch Teerflicken und Ausbesserungen sollten mit etwas Farbe angedeutet werden.

10

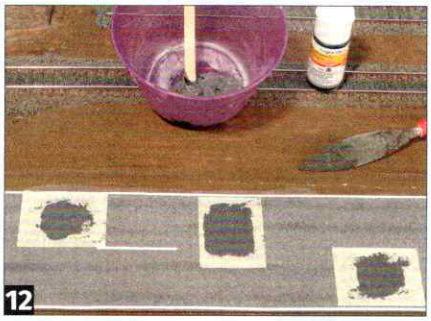
11

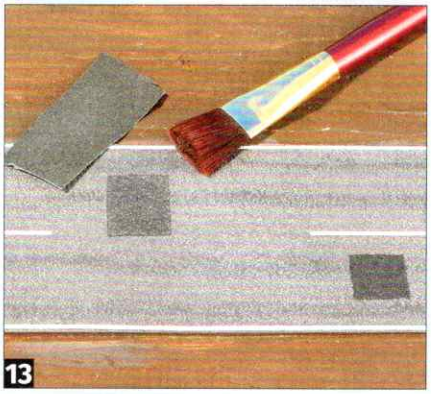
10 Die Straßenoberfläche aus Vallejo-Texturen wurde mit feinem Schleifpapier abgezogen, danach folgte die Färbung in zwei Schritten, ein Teil „Medium Ash Grey" und zwei Teile Wasser sorgen für die Grundfärbung. Eine weitere hellgraue Farbbrühe aus einem Teil „Industrial Grey", zwei Teilen „White" und zehn Teilen Wasser setzt sich vornehmlich in den Vertiefungen ab.

11 Der Reifenabrieb entstand aus „Industrial Grey" und „Medium Ash Grey" und wurde mit einem Flachpinsel unregelmäßig im Reifenabstand aufgewischt. Zu guter Letzt zieht man die gesamte Fahrbahndecke noch einmal mit Schleifpapier ab.

12 Für die Teerflicken wurde etwas Vallejo-Textur mit dem Farbton „Engine Black" gemischt. Aus breitem Malerkrepp wurden Rechtecke ausgeschnitten, sie dienen als Schablone bei den „Teerarbeiten".

13 Auch diese Flächen werden noch einmal ganz leicht mit feinem Schleifpapier abgezogen. Der Schleifstaub muss vorsichtig abgebürstet und dann möglichst gleich abgesaugt werden.


12


13

krepp aufgeklebt. Bei der Ausrichtung muss die Breite der Markierung immer berücksichtigt werden! Daher muss der Krepp um die Breite des Streifens versetzt aufgeklebt werden. Daran können die Markierungen leicht ausgerichtet werden.

Ein paar Flickstellen in der Teerdecke dürfen auch nicht fehlen. Ich hatte mir noch etwas von der gemischten Vallejo-Textur übrigbehalten und mit Frischhaltefolie luftdicht verschlossen. Unter Zugabe von „Engine Black" entstand eine wesentlich dunklere Textur, die dem Aussehen von frischem Teer durchaus nahekommt.

Aus Malerkrepp fertigte ich ein paar Schablonen mit mehr oder weniger rechteckigen Öffnungen an. Nach dem Ausstreichen der Flickstellen mit der dunklen Textur sollte man die Schablonen gleich wieder entfernen und das Ganze durchtrocknen lassen. Auch die Flickstellen werden noch einmal vorsichtig mit Schleifpapier behandelt. Den Schleifstaub sollte man abbürsten und absaugen, damit sich das Material nicht auf dem ganzen Schaustück verteilt und sich da absetzt, wo es nicht hingehört.

Fazit

Die Ammo-Farbsets sind praktische Zusammenstellungen beim Modellbau. Vor allem, wenn man sich noch nicht gut mit dem Sortiment auskennt, bieten sie einen perfekten Einstieg in die entsprechenden Themen. Mit etwas praktischer Erfahrung wird man dann aber mehr und mehr dazu übergehen, sich „seine" Farbtöne (die durchaus aus den jeweiligen Sets stammen werden!) direkt aus dem Farbregal des Ammo Rail Center Sortiments beim Fachhändler seines Vertrauens zu greifen. Mir persönlich hat der Umgang mit den Sets wirklich Spaß gemacht – und ich habe aus dem ein oder anderen Motiv durchaus mehr herausgeholt, als es mir ohne diese Farben gelungen wäre. *Thomas Mauer*

Linton
Innovative Lösungen für Modellbahner und Modellbauer
Trainboxen
für H0, H0m, H0e, TT und N
Hans Kral
Martin-Blessing-Str. 6
D - 78120 Furtwangen
www.linton.de
info@linton.de
Tel. 07723 - 1599

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche von 0,1 bis 0,8mm, beidseitig m. Fotolack beschichtet und mit Schutzfolie abgeklebt, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, viele Messingprofile, **Ätzteile** für Baugrößen Z, N, TT, H0, 0, Miniaturketten, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
Internet: www.saemann-aetztechnik.de Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Handarbeitsmodelle

MONDIAL Vertrieb
Claus-Peter Brämer e.K. · Woldlandstr. 20 · D 26529 Osteel
Tel. 0 49 34 / 4 95 67 71 · Fax: 0 49 34 / 4 95 67 72

SYSTEME LAUER
Über 40 Jahre Modellbahnelektronik

Für alle die auch ohne Computer eine Anlage steuern möchten! Wir sorgen für die Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...
Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb.
Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb.
Internet: www.mondial-braemer.de **e-Mail: info@mondial-braemer.de**

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND
Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

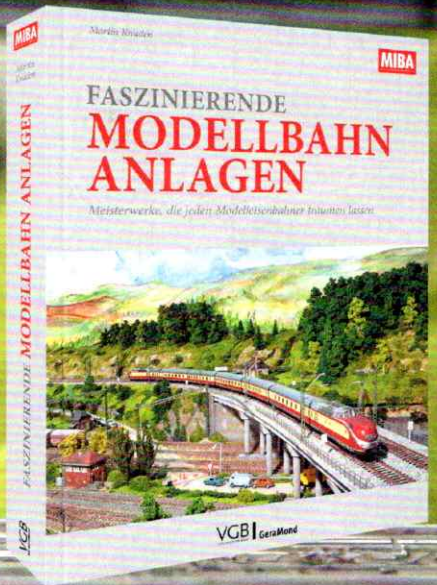
Kölner Modell Manufaktur
Bausatz
„Runde Tankstelle
www.koelner-modell-manufaktur.de

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Meisterwerke für Modelleisenbahner

In diesem Buch versammelt Chefredakteur Martin Knaden die schönsten, spannendsten und abwechslungsreichsten Modellbahn-Anlangen, über die in der MIBA berichtet wurde. Ein Muss für jeden Modellbahn-Aficionado, der nicht genug bekommen kann von Modellbahn-Projekten der Extraklasse!

192 Seiten · ca. 400 Abb.
Best.-Nr. 02086
€ (D) 29,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

GeraMond

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

WÜRTTEMBERGISCHE LOKSCHUPPEN – TEIL 2: SCHMALSPUR-UMBAU

Güglinger Umbau

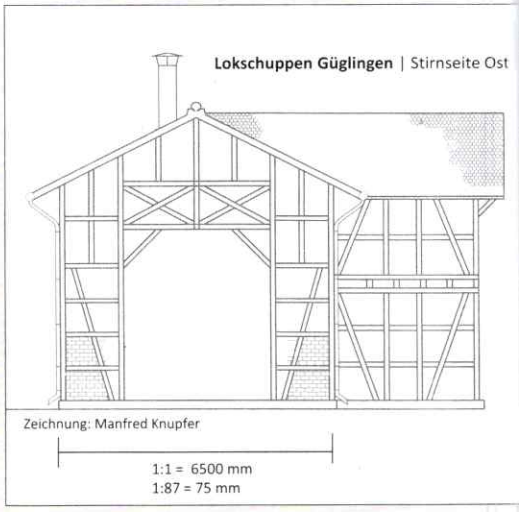
Im Teil 2 seines Berichts über die württembergischen Lokschuppen zeigt Hans-Joachim Knupfer, wie man das eigentlich für Regelspur ausgelegte Faller-Modell vorbildgerecht auf Schmalspur umbauen kann. Und weil das Vorbild 1901 um acht Meter verlängert wurde, ist diese Verlängerung ebenfalls Gegenstand der Betrachtung.

Zum besseren Verständnis zeigen wir unten die Ansicht des Güglinger Lokschuppens aus dem Teil 1 noch mal. Das Ensemble zu Güglingen wurde im Sommer 1896 wenige Wochen vor dem Buchauer Gegenstück in Betrieb genommen. Auch hier sehen wir rechts den Verlängerungsbau von 1901. Die Fensterläden im Aufenthalts- und Übernachtungsraum (vorne) sind eine nachträgliche Zutat. Foto (Februar 1961): Peter Letulé

Genehmigt 20.II.1896, Königlich Württembergisches Oberamt Brackenheim" – so lesen wir auf dem Bauplan der „Locomotivremise" für den Bahnhof Güglingen. 22,0 x 6,5 x 6,8 Meter waren die Hauptmaße des Güglinger Langhauses; 3,40 x 6,0 Meter der Grundriss der Anbauten, die hier dem Hauptgleis zugewandt standen. „Heizhaus für zwei Lokomotivstände mit einer kleinen Werkstätte samt Magazin, Aufenthaltsraum und Einrichtung für die Wasserstation" vermerkt der Eröffnungsbericht der KWStE lapidar.

Anlässlich der dritten Lok, einer Mallet-Type der Gattung Tssd – 1901 für den zweiten Streckenabschnitt Güglingen–Leonbronn beschafft –, wurde die Halle um 8,0 Meter verlängert, wofür man bei sonst unveränderter Bauweise die Fenstergliederung 2 + 1 wählte.

Auffällig bei den Lokschuppen für die württembergischen Nebenbahnen – nicht



AM ANFANG STEHT DIE RECHERCHE

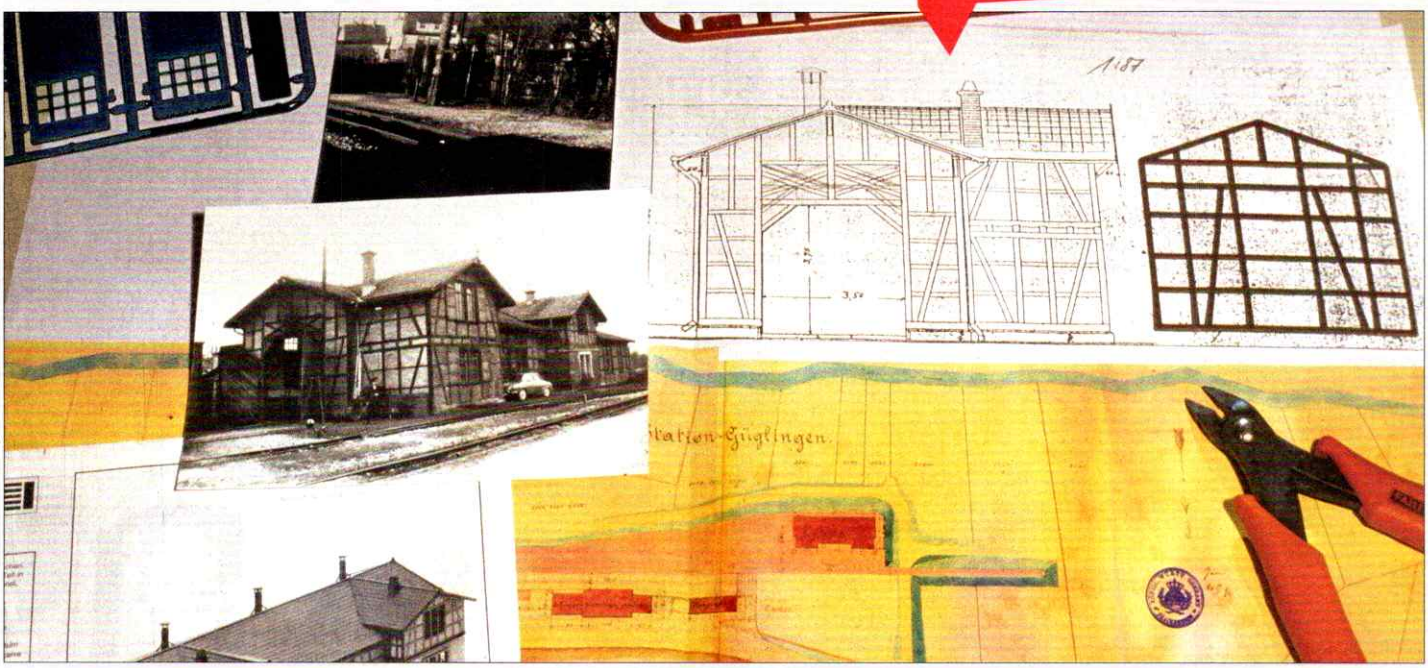


Foto (soweit nicht anders gekennzeichnet): Hans-Joachim Knupfer

Am Anfang steht die Recherche: Fotos und Zeichnungen werden eingehend mit den Bauteilen aus dem Faller-Bausatz (rechts) verglichen.

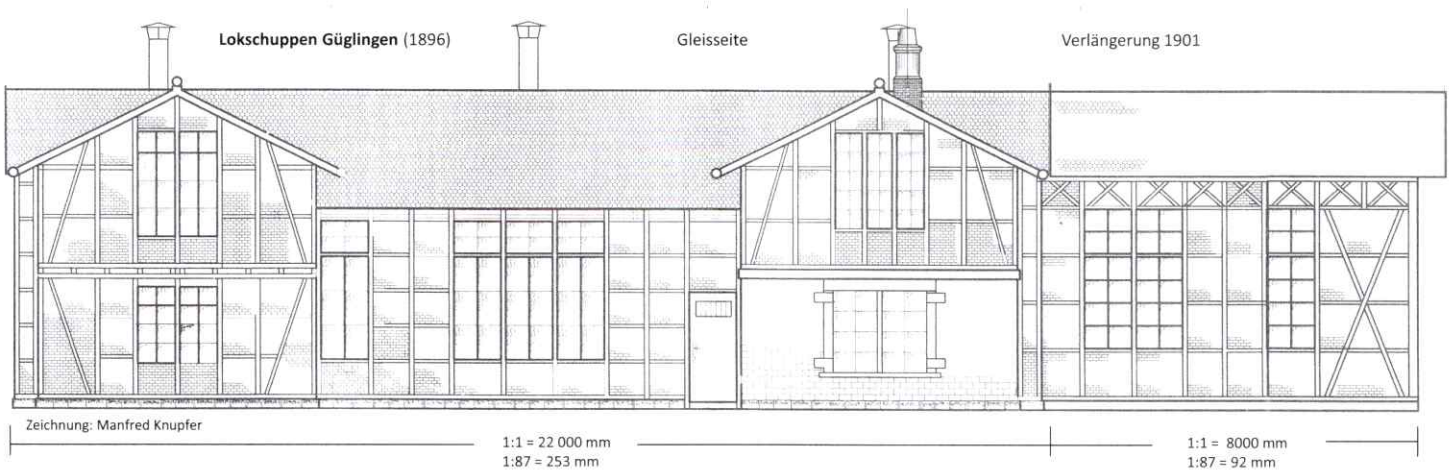
Unten das Ziel – im Vergleich mit der Original-Ausführung: Links die selbst für Regelspurfahrzeuge recht große Öffnung, rechts die umgebaute Front mit Tssd.

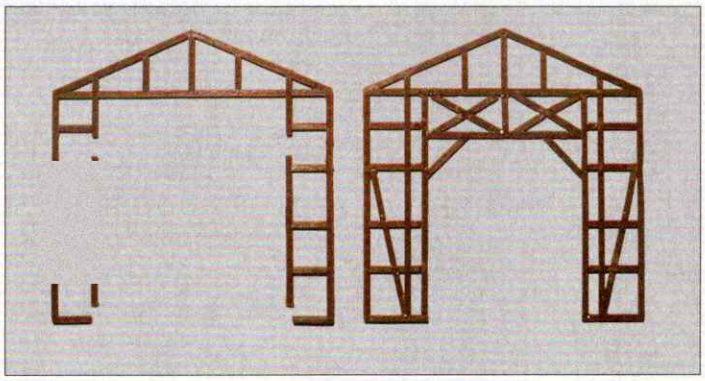
nur in Güglingen – waren die beidseitigen Einfahrttore, sogar dort, wo es keine zweite Gleiszufahrt gab. In Buchau existierte auch zum hinteren Tor eine Weichenverbindung, weil dort täglich der Dampftriebwagen aus- und einrückte. Wo es nur um Stichbahnen mit einer Maschine alleine ging, blieb es bei einer einzigen Zufahrt.

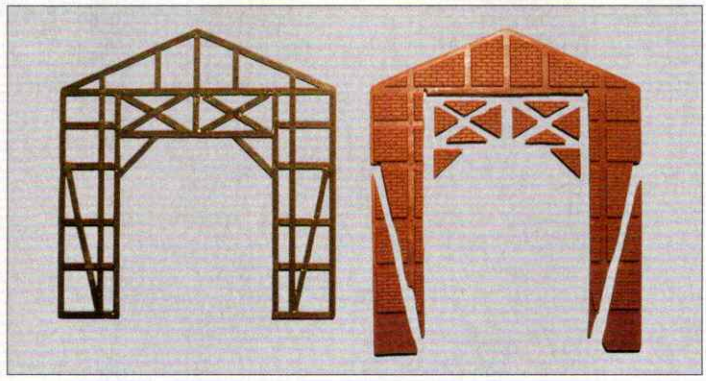
Platz in der Werkstatt war willkommen, denn die Heizhäuser der Schmalspur muss-

Das Vorbild gab es bei Regel- wie auch bei Schmalspurstrecken.

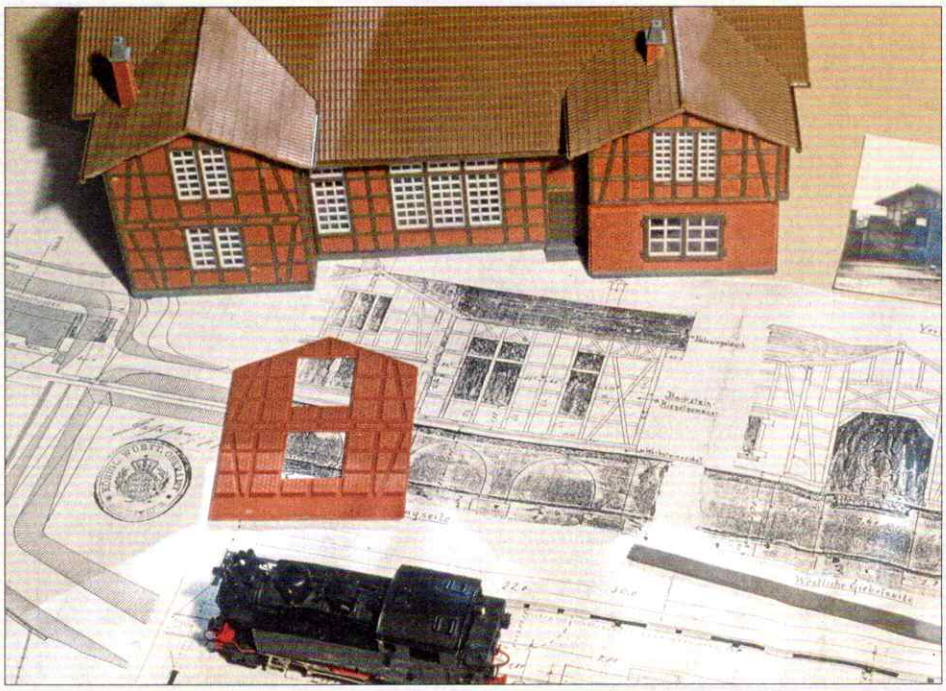
ten auch am Wagenpark stets Kleinarbeiten ausführen, vor allem für die Wartung der schwer beanspruchten schmalspurigen Rollschemel – so der Ausdruck bei der Staatsbahn in Württemberg für Rollböcke – zum Transport aufgesattelter Güterwagen der Vollspur.



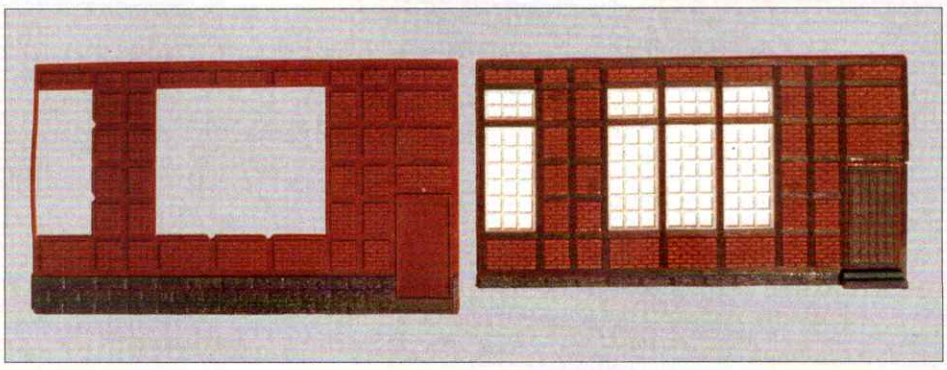




Der Umbau beginnt mit der Anpassung des giebelseitigen Gebälks. Links das Originalbauteil, bei dem man die Aussparungen für die Scharniere der Schuppentore erkennt. Daneben die ergänzten Balken, einschließlich der beiden „Andreaskreuze". Bild rechts: Ist das Gebälk so weit fertig, wird das Gefach aus Ziegelstein-Platten angepasst. Dazu nutzt man die geschlossene hintere Stirnwand des Schuppens. Dass hier ursprünglich der Diagonalbalken anders herum verlief, fällt nach dem Umbau nicht mehr auf.



Der im Bausatz ursprünglich drei Steinlagen hohe Sockel wird bei Anlagen mit Bettungsgleisen gebraucht. Im Bild oben erkennt man dies am 10,3 mm hohen Streifen an der Unterkante der Wände (am unmontierten Originalteil in der Mitte). Wer Gleise ohne Bettung verwendet, muss daher zwei der drei Steinlagen entfernen.
Unten der Vergleich zwischen Originalseitenwand und der gekürzten Seitenwand. Die kleine Seitentür muss im Zuge des Umbaus ebenfalls nach oben rutschen. Dazu kann man sie um rund 6 mm – also die Höhe des Mauerfaches darüber – versetzen.



Mit dem Umbau der Zabergäubahn auf Normalspur 1964 war der Lokschuppen Güglingen am Ende. Schienenbus und V 60 rückten nun von Heilbronn aus an und nächtigten auch dort. 1965 ist das Gebäude letztmals fotografiert worden und längst spurlos verschwunden.

Große Klappe

Faller bietet diesen Güterschuppen für die Baugröße H0 an. Ist „Güglingen" denn nun ein Schuppen für Normal- oder für Schmalspur? Im Originalbauplan von 1896 war eine zu schmale und zu niedrige Einfahrtbreite vorgesehen, denn die württembergischen Schmalspurfahrzeuge waren mit 2,60 Metern ungewöhnlich breit. So kamen die Portalmaße letztlich auf 3,50 x 4,30 Meter. Beides ergäbe in 1:87 das Maß 40 x 49 mm für die Schmalspur-Baugröße H0e/H0m, während das für reine H0-Fahrzeuge gedachte Faller-Modell das Maß 50 x 65 mm bietet. Zum Vergleich: Der Güglingen-ähnliche Lokschuppen Heilbronn Süd, der auch der Vollspur diente, kam mit einem Vorbildmaß von 4,00 x 4,70 Meter aus, das sind auf H0 umgerechnet 46 x 54 mm.

Den Sockel des Modellgebäudes, der beim Vorbild aus bossiertem Naturstein entstand, haben die Gütenbacher auf rund 9 mm erhöht – ein Zugeständnis an Modellbahner mit Schotterbettgleis. Vorbildrichtig wäre im Modell etwa ein Drittel davon, und zwar unabhängig von der Spurweite der Strecke. Wer die vorbildgerechte Schmalspurversion sein Eigen nennen will, muss also vom Sockel des Gesamtgebäudes so viel abtrennen, dass nur noch knapp 3 mm Höhe erkennbar sind – das entspricht einer verbleibenden von ursprünglich drei grauen Steinlagen.

Die seitliche kleine Schuppentür ist zudem um diese Differenz nach unten gerutscht. Ansonsten ist der Lokschuppenbausatz in allen Maßen exakt dem Vorbild nachgebildet, und zwar in der Grundversion vom Jahr 1896, die im Modell gut 25 cm Gesamtlänge misst. Auch die unterschiedliche Ausbildung der beiden Anbauten mit differierender Fensterteilung und Bauweise wurde trotz gleicher

Grundmaße berücksichtigt. Korrekt auch der Wasserturmanbau, er muss statisch mehr tragen und ist deshalb in Massivmauerwerk statt Fachwerk ausgeführt.

Andreaskreuz auf der Stirn

Nicht ganz einfach ist es, die große Öffnung der Einfahrt-Stirnwand auf die korrekte Schmalspurdimension zu bringen. Einfacher als die Originaleinfahrt mit Material aufzufüttern ist es, man verwendet die Rückwand (die man ihrerseits durch eine Backsteinplatte ersetzt), sägt hier die benötigte kleinere Öffnung heraus und passt das Fachwerk entsprechend an, denn so hat man zumindest das benötigte einheitliche Material „gewonnen". Ohne Frästisch ist die Arbeit aber mühsam. Alternativ baut man die ganze Stirnwand aus Backsteinplatten und Echtholzprofilen komplett neu auf.

Auch wenn es viel Arbeit ist, sollte man die sich überschneidenden Balken berück-

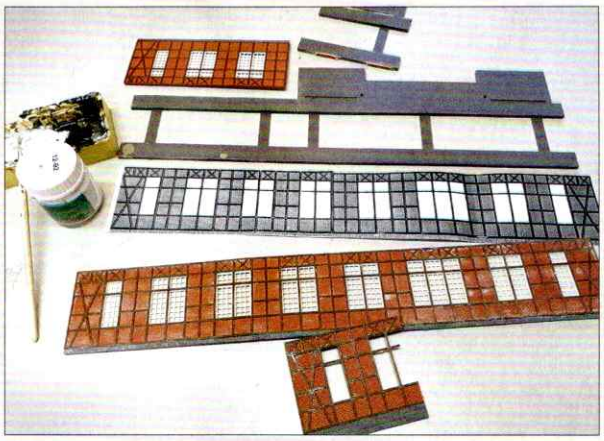
Auch beim Gebäudemodellbau kommt es auf authentische Details an.

sichtigen, die das Vorbild zur statischen Absicherung einsetzt und die in der Sprache des Zimmermanns „Andreaskreuze" heißen. Setzt man die originale H0-Stirnseite am anderen Ende an, lässt sich der Bau vielleicht doch einmal auch für Normalspur verwenden. Bei der Schmalspurversion muss man auch die kleineren Schuppentore neu anfertigen, etwa aus feinsten Polystyrolplatten und -profilen von Evergreen.

Drehbare Tore gehen früher oder später gerne zu Bruch, daher kann man sie auch fest ankleben, natürlich „offen". Und wenn man schon das Bastelmesser wetzt, sollte man den linken Anbau des Güglinger Schuppens gleich mit den Fensterläden versehen, die das Vorbild getragen hat – schließlich wollte das auswärtige Personal im Übernachtungsraum die Augen schließen.

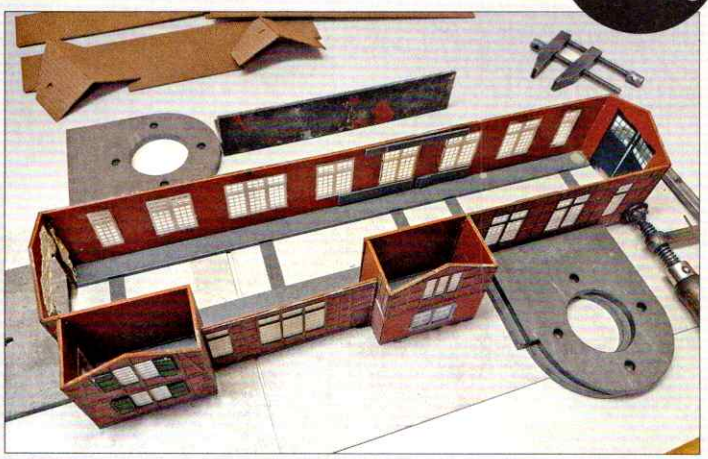
Verlängert, verbreitert

Wer den Verlängerungsbau von 1901 berücksichtigen will, müsste zwei Bausätze verwenden, damit für die Längswände in der originalen Version mit zwei hohen Fensterfeldern ausreichend Material zur Verfügung steht. Der eigentliche Umbau ist nicht schwer. Zwei senkrechte Sägeschnitte durch die Längswand ergeben exakt die beiden benötigten symmetrischen, je 96 mm langen Wandteile, nur das mittlere Wandfeld mit den drei Fenstern fällt der Bastelkiste anheim. Dem zweiten Bausatz lässt sich auch die zweite durchbrochene Stirnwand entnehmen, sodass vorbildgerecht ein „Durchfahrt-Schuppen" entsteht.



Modellbahner, die nicht die ganz frühe Epoche I nachbilden, sollten auch die Lokschuppen-Verlängerung von 1901 berücksichtigen. Dazu wird als Aufriss die Zeichnung exakt im Maßstab 1:87 ausgedruckt, sodass man sie als „Schnittbogen" für die Seitenwandergänzung verwenden kann.

IM DETAIL Die Wände



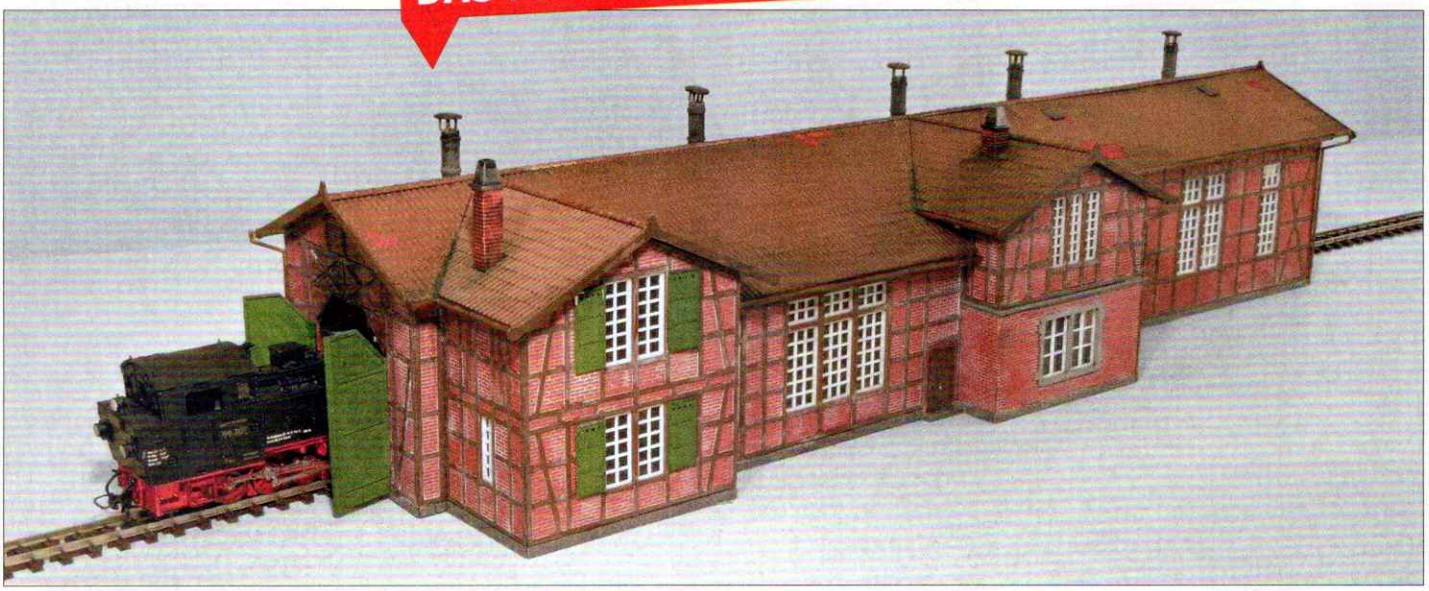
Sind alle Wände und der Lokschuppenboden in der gewünschten Länge vorbereitet, kann es an den Zusammenbau gehen. Hier dienen allerlei Platten und Schraubzwingen dazu, die Mauern bis zum Abbinden des Klebers in Position zu halten.

Zur Stabilisierung der langen Rückwand dient die ursprüngliche Rückwand des Lokschuppens vor der Verlängerung. Dies ist durchaus vorbildgerecht, wie der in MIBA 4/2025 gezeigte Grundriss beweist. Das Dach muss natürlich in gleicher Weise verlängert werden.

Auch beim Vorbild gab es ähnliche Verlängerungen. So etwas erfolgte –wenn auch verbreitert und ohne Durchfahrt – nachträglich in Ochsenhausen. Etwas aufwendiger gestaltete sich in echt die Verlängerung des Bauwerks in Buchau, wo zur ursprünglichen Fensterteilung 1+2+3+2+1 die Fensterflächen 2+2+2+1 hinzukamen. Außerdem wurde das letzte Fenster des Ursprungsbaues (+1) zum Zwillingsfenster (+2) erweitert. Die nördliche Stirnseite wurde hier von Flügel- auf Schiebetore umgebaut. In Ochsenhausen hingegen blieb die Fensterteilung im Altbestand unverändert.

Wer für die besonders lange Version „Buchau" nicht insgesamt in drei Bausätze investieren will, sondern nur in zwei, kann das fehlende Stück der Längswand auf der „kurzen" Seite mit Wandmaterial der sonst übrigbleibenden restlichen Anbauten auffüttern. Auch für das zu verlängernde Dach braucht es entweder die Teile der anbaulosen Seite aus drei Bausätzen oder man baut mit etwas mehr Mühe einen Dachabschnitt der übriggebliebenen weiteren Anbauseite um. Für die etwas kürzere Version Güglingen sollten eigentlich zwei Bausätze genügen.

NACH ALL DEN MÜHEN: DAS FERTIGE MODELL



Der Lokschuppen nach dem Umbau – in der Version, wie dieser Gebäudetyp in Bad Buchau verwendet wurde. Rauchabzüge, Schornsteine, Schuppentore (unbeweglich) und Fensterläden an den Übernachtungsräumen sind angebracht.

Unten die weniger interessante Rückwand des Schuppens. Bei der Patinierung wurde das Mauerwerk des Verlängerungsteils bewusst etwas vom „Altbau" abgesetzt, um die Bauphasen auch im Modell zu verdeutlichen.

Die Außenanlagen

Vor dem Güglinger Schuppen befand sich einst eine 8-m-Drehscheibe, wohl damit man mit den zierlichen Klose-Dreikupplern von 1896 die langen Rampen der Güglinger Strecke mit günstigem Wasserstand über der Feuerbüchse bewältigen konnte. Am Anbau mit der Wasserstation kam später ein Wandwasserkran hinzu.

Wenn das Bauwerk zudem noch sanft gealtert wird – nicht mit der Spritzpistole, denn wir wollen keine flächige „Tarnlackierung", sondern von Hand mit stark verdünnter Farbe, die in die „Poren" läuft –, wird der Eindruck perfekt.

1924 ist statt der Drehscheibe eine Putz- und Schlackengrube mit breiter Betonwanne installiert worden, wohl auch zur Desinfektion von Güterwagen nach Viehtransporten. Ein kurzes Aufstellgleis zwischen Kreuzungs- und Lokschuppengleis sowie der obligate alte Wagenkasten als Lagerraum und etwas „Gerümpel" (bitte im Modell keine einzelnen Lokräder drapieren, die gibt es hier nicht!) runden die Szene ab.

Auch im Schmalspurbahnhof Güglingen gab es übrigens Vollspurgleise: Am Ende des Ladegleises Richtung Lauffen befand sich – wie anfangs auf jedem Bahnhof des schwäbischen Schmalspursystems – eine Rollschemelgrube mit zwei regelspurigen Stumpfgleisen als Absetzstumpen.

Kleiner Exkurs: Wer auch das Bahnhofsgebäude „Güglingen" genau vorbildgemäß verwenden will, müsste beim Hauptgebäude teils zum Eigenbau greifen. Denn Erd- wie Obergeschoss waren bei den württembergischen Typengebäuden nicht verputzt – wie es Faller nachbildet –, sondern grundsätzlich verschindelt. Handelsübliche Kunststoffplatten mit „Schindel"-Oberfläche sind für diesen Zweck zu rustikal, hingegen kommen Biberschwanz-Dachziegelplatten für die Baugrößen N oder Z von der Optik eher gut hin. Man muss sie lediglich noch ein wenig aufrauen.

Die Güterhalle wurde bei den größeren Landbahnhöfen meist bald auf doppelte Länge gebracht. Man muss dazu nicht „Güglingen" nochmals komplett kaufen – in Gestalt des Faller-Bahnhofs „Blumenfeld" sind die Teile des Güterschuppens ebenfalls erhältlich.

Der Lokschuppen ist inzwischen unter der Artikelnummer 120287 mit gelben statt roten Backsteinen im Programm. Der Lokschuppen „Güglingen" von Faller hatte früher die Artikelnummern B-168 und 120168.

Mit Dank an Manfred Göpfrich-Gerweck, Stadtarchiv Güglingen, und an die anderen unterstützenden Kommunen:
Hans-Joachim Knupfer

Der Modellbauer Oliver Last bildete bei seiner Modellumsetzung „Güglingen" den niedrigen seitlichen Anbau (Lager Bahnmeisterei/Lokstation) auf der Längsseite nach, der beim Vorbild ab 1930 schrittweise dazukam und zunächst nur rund elf Meter lang war. Aufbau im Modell: 1,5-mm-Polystyrolplatte als Träger, gefräste Fensteröffnungen. Gesamtfläche mit 0,13 mm starker transparenter Polystyrolplatte (Evergreen) beklebt, Fachwerk mit wasserfesten Fineliner (Staedtler) aufgemalt. Balken aus Lindenholz (Northeastern), Ausfachung mit Ziegelmauerplatten (Vollmer, Spur N). Selbstgeätzte Sprossenfenster (Saemann) aus 0,3 mm Ms-Blech. Die anstelle der ehemaligen Drehscheibe liegende Untersuchungsgrube vor dem Schuppen ist authentisch. Fotos (2): Oliver Last

Anzeige

Neue Rivarossi-Produkte zur Vervollständigung Ihrer Zugkomposition – jetzt verfügbar!

Rivarossi HO 1:87

HR4395

DB, Barwagen WGmh804 in Ursprungsfarbgebung für historische Züge, Ep. VI

HR4397

DB, 2-tlg. Set Avmz111 in Farbgebung des Rheingold 1983, Ep. IV (HR4397 vervollständigt die Sets HR4346 und HR4347)

HR4346-1 HR4346-2 HR4346-3

HR4346-4 HR4347-1 HR4347-2

HR4347-3 HR4347-4 HR4395

HR4397-1 HR4397-2

Gastronomisch entgleist, aber mit Whirlpool!

Als besondere Attraktion wurde auf einen Teil der Strecke anstelle eines Speisewagens der Rheingold-Clubwagen eingesetzt. In diesem umgebauten Großraumwagen mit 34 Drehsesseln an fünfzehn Tischen wurden den Fahrgästen landestypische „Clubschmankerl" serviert. Daneben stellten sich an der Strecke gelegene Orte oder Reisegebiete vor, boten touristische Attraktionen sowie folkloristische Einlagen und versuchten auf diese Weise, Gäste anzuziehen. Für kurze Zeit war im Clubwagen, der sich mehr und mehr zum Partywagen entwickelte, sogar ein Whirlpool „für das Schaumbad bei Tempo 160" installiert.
Mit dem neuen Rivarossi-Modell können Sie sich nun das typische Flair der achtziger Jahre auf ihre Modellbahn holen. Set HR4397 mit dem der zehnteilige „Rheingold '83" vorbildgerecht vervollständigt werden kann.

Weitere Varianten erhältlich, bitte informieren Sie sich im Fachhandel oder auf **de.rivarossi.com**

HORNBY HOBBIES

DAS WESCHNITZTAL-ÜBERWALD-PROJEKT (WÜP) – TEIL 15: DIE „ZIGEUNERBRÜCKE“

Kleine Brücke im Wald

Eines der letzten Bauprojekte bei unserem Weschnitztal-Überwaldbahn-Projekt war die Überführung eines Waldwegs zwischen Weinheim-Tal und dem Bahnhof Birkenau im dort relativ engen Tal. Es ist zudem die einzige Brücke auf der Weschnitztalbahn, die die Bahnstrecke überquert. Sie führt zum Hirschkopf, einer Bergerhebung mit Burg und trägt im Volksmund schon seit ewigen Zeiten den Namen „Zigeunerbrücke“. Horst Meier realisierte die Brücke in der Baugröße H0.

Die Bauprojekte an der Odenwaldstrecke gehen weiter – es sind ja auch noch einige Highlights übrig. Neben den Bahnhöfen Birkenau und Reisen auf der Strecke bis Mörlenbach fehlen auch auf dem Ast mit der Überwaldbahn noch die beiden Haltepunkte Weiher und Affolterbach. Auf dem ersten Teil der Strecke definierte Bernhard noch eine weitere markante Stelle – hier befindet sich die einzige Brücke *über* die Bahnstrecke. Sie liegt zwischen Weinheim-Tal und Birkenau, eine Waldwegüber-

Etwas kahl wirkt die Szenerie heutzutage, gibt dadurch aber die Gesamtsituation von der Birkenauer Seite aus gut wieder. Im Hintergrund sind auch die Weinheimer Steinbrüche zu sehen.

Fotos: Horst Meier

Fotos: kfg (2), wk (1), Slg. Horst Meier

Im winterlich verschneiten Odenwald strebt der Schienenbus Birkenau entgegen. Gleich wird er den Waldwegübergang zum Hirschkopf, volkstümlich als Zigeunerbrücke bezeichnet, unterqueren. Es ist die einzige Brücke über die Weschnitztalbahn. Die stark befahrene Straße daneben ist die B 38, die einen Bogen um den Wegeaufgang macht.

führung, die im Volksmund schon immer Zigeunerbrücke genannt wurde.

Dies ist jetzt zwar kein Bahnhof oder Haltepunkt, aber nicht minder sehenswert – gerade in der Modulausführung. Denn „normale" Streckenmodule sind sehr oft zu sehen – Wiesen und Felder sind gewissermaßen der „Mainstream" bei den Modulbauern des FREMO. Aber schon ein Einschnitt oder ein Damm lockert die Uniformität enorm auf. Dies konnte man bereits bei unseren Modulen mit den Viadukten beobachten – viele der Zuschauer waren von der Realisierung solcher Kunstbauten begeistert. Also versprach auch die Steinbrücke, ein weiterer Blickfang zu werden. Eine andere Besonderheit kam mit der Hanglage und der dichten Bewaldung hinzu. Zudem führt beim Vorbild die vielbefahrene Bundesstraße 38 noch an der Bahn entlang, was zusätzliche Blickwinkel versprach.

Die geografische Lage der Überführung mit felsigem Hang auf der einen und der Straße auf der anderen Seite bedingte auch die Modulanordnung mit dem niedrigen Profil außen und dem hohen „Bergprofil" innen. Die Streckenführung im Bogen verleitete dazu, dies auch bei der Umsetzung ins Modell nachzuvollziehen. Eine 90°-Kurve wäre zudem eine schöne Ergänzung unseres Modulbestandes und könnte zusammen mit der Weinheim-Tal-Kurve eine komplette 180°-Kehre ergeben.

Bei der Modulanordnung drängte sich eine Teilung des 90°-Bogens in gleiche Bogenstücke geradezu auf. Drei Teile zu jeweils 30° würden auch Möglichkeiten mit 60° oder nur 30° bieten. Die Anordnung der Brücke und ihrer steilen Auffahrt auf dem Mittelteil und zwei sich passend anschließende Straßenstücke würden sowohl die WÜP-Anordnung begünstigen als auch jede andere Verwendung.

Schwierige Modulkästen

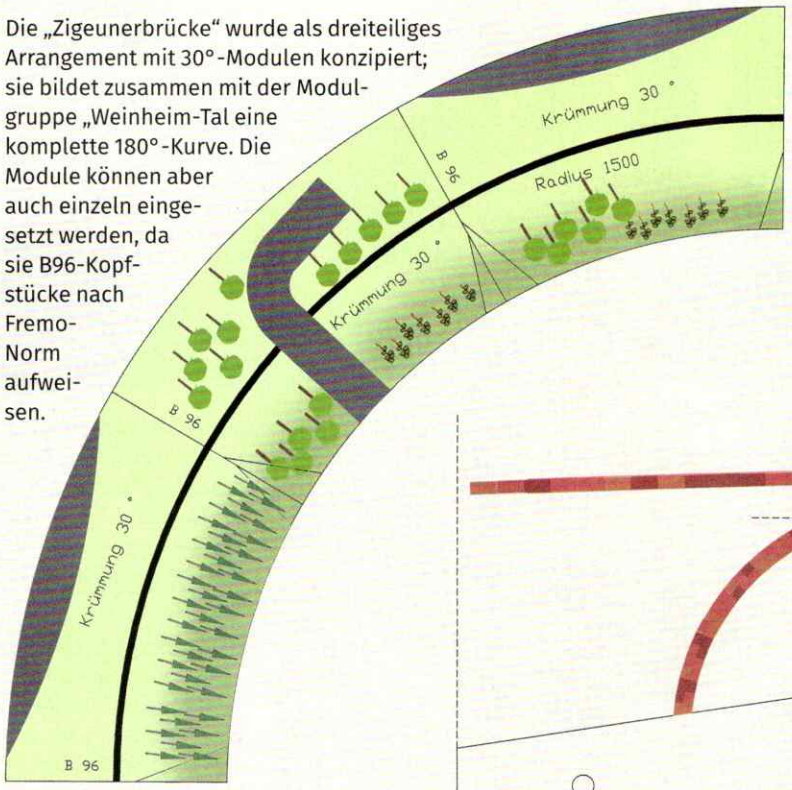
Streckenmodule im Bogen sind ungleich schwieriger zu bauen als gerade Teilstücke – dies beginnt schon beim Zuschnitt des Holzes mit den unterschiedlichen Winkeln. Weil auch die heimischen Baumärkte immer mehr Schwierigkeiten beim Holzzuschnitt an den Tag legten – *(weiter auf Seite 56)*

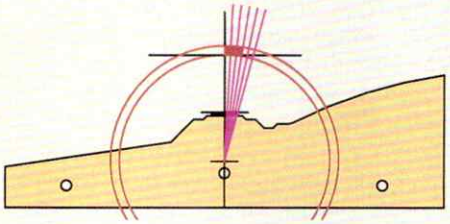
052 668-1 passiert mit mächtiger Abdampfwolke die Natursteinbrücke. Zahlreiches Gleisbaumaterial liegt noch zwischen und neben dem Gleis.

Unten: Der frisch gefallene Schnee zaubert einen romantischen Winterhauch auf die Strecke. Das Bild zeigt zahlreiche Details, die auch im Modell verwirklicht wurden.

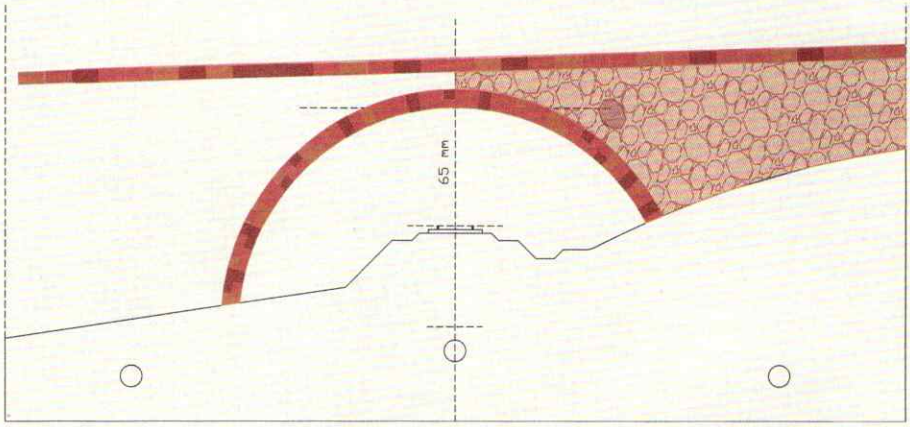
Der Kartenausschnitt aus Google Earth zeigt die Brücke über die Weschnitztalbahn, Norden wäre hier links. Die weiße Umrandung markiert den Bereich, der auf drei Modulen nachgebildet werden sollte. Der Gleisbogen mutiert dabei in modellbahnerischer Hinsicht zu einer echten 90°-Kurve.

Die „Zigeunerbrücke“ wurde als dreiteiliges Arrangement mit 30°-Modulen konzipiert; sie bildet zusammen mit der Modulgruppe „Weinheim-Tal eine komplette 180°-Kurve. Die Module können aber auch einzeln eingesetzt werden, da sie B96-Kopfstücke nach Fremo-Norm aufweisen.





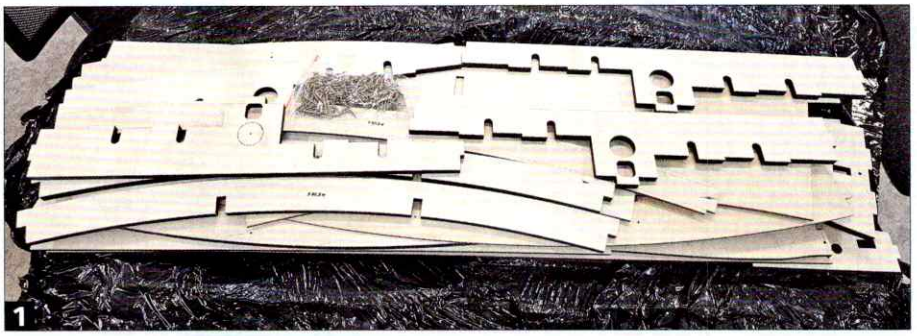
So passte die Brücke auf das Modul. Die Durchfahrtshöhe beträgt NEM-konforme 65 mm, der Radius des Brückenbogens kommt auf 120 mm. Die magentafarbenen Hilfslinien helfen bei der Anordnung der Steine im Bogen.



Planung von Modul und Brücke

Die ebene Fahrbahnfläche liegt im leichten Gefälle zur Straße hin. Die Natursteinverkleidung der Brücke ist unregelmäßiges Bruchsteinmauerwerk, die Steine der Wölbung sind regelmäßige, behauene „Decksteine“. Die Telegrafenleitung duckt sich unter dem Brückenbogen hindurch.

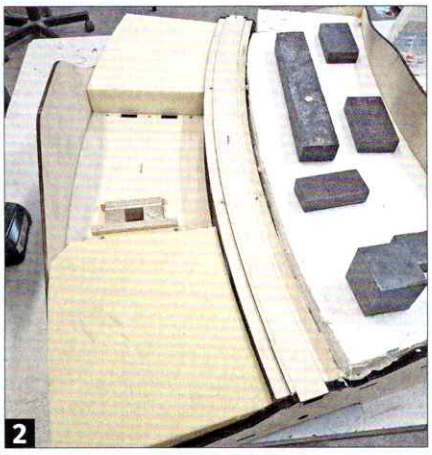
Modulbau aus dem Baukasten

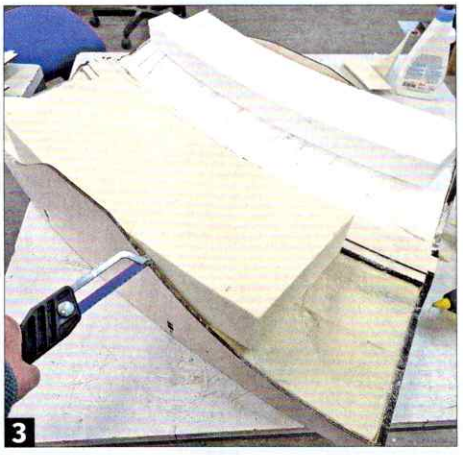


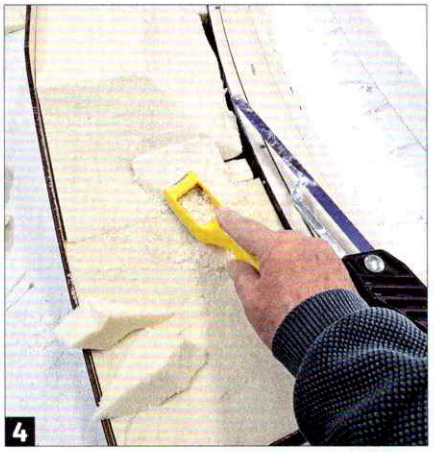
1 So kommt der Modulbausatz aus Polen daher. Der Holzkasten kann eigentlich ohne Leim zusammengebaut werden – so stabil sind die Zapfenverbindungen.

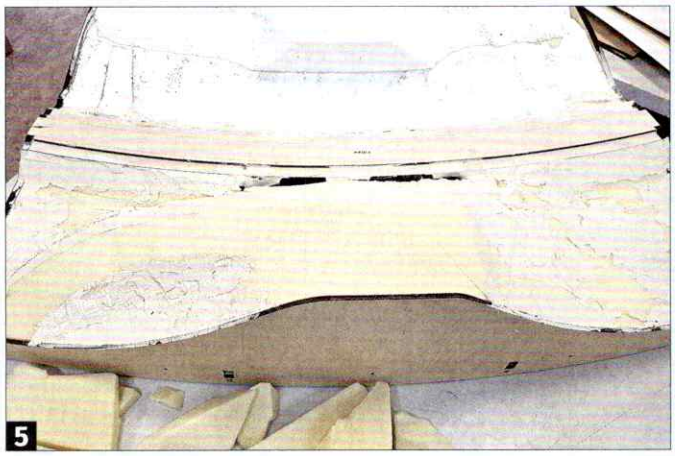
2 Eine der Beinhalterungen musste „versenkt" eingebaut werden.

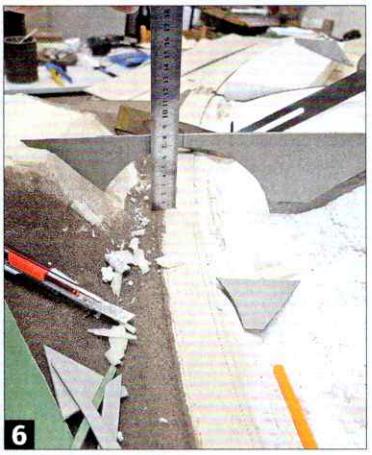
3 Die Geländegestaltung erfolgte einerseits mit normalem Styropor (hinten), andererseits mit Modur (Busch). Letzteres kann heißverklebt eingebaut werden, was den Arbeitsfortgang enorm beschleunigt.







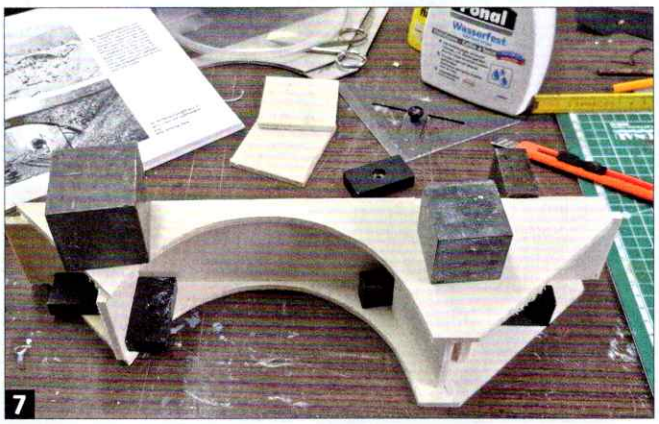




4 Nach dem Vorschneiden der Konturen mit einem Metallsägeblatt lassen sich die endgültigen Konturen ganz leicht mit einer Kopfraspel glätten.
5 Die herausgeraspelten Konturen werden noch beigespachtelt, um einen harmonischen Landschaftsverlauf zu erhalten.
6 Beim Platzieren der Brücke half eine Pappschablone, um die richtige Höhe zu ermitteln.

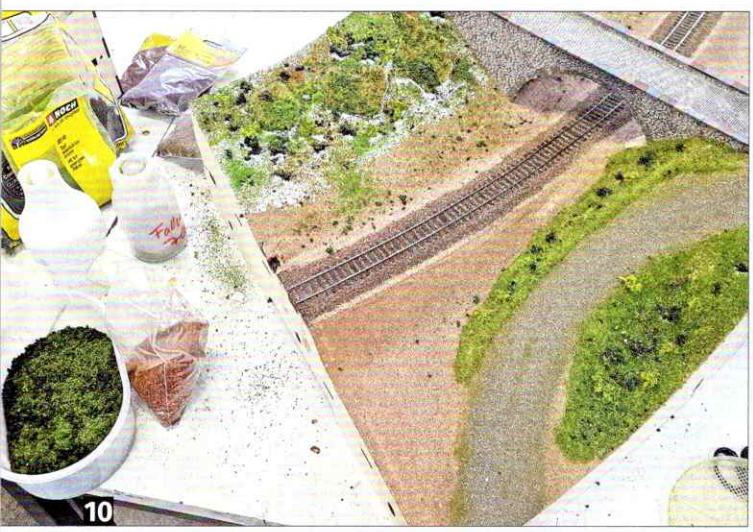
7 Aus 4 mm starkem Sperrholz werden anhand der Schablone die Brückenwände gesägt und mit Distanzstücken verklebt.

8 Beim altbekannten CH-Kreativ-Mauerwerk wird mit einer neuen Schablone der Kreis für die Bogensteine markiert.

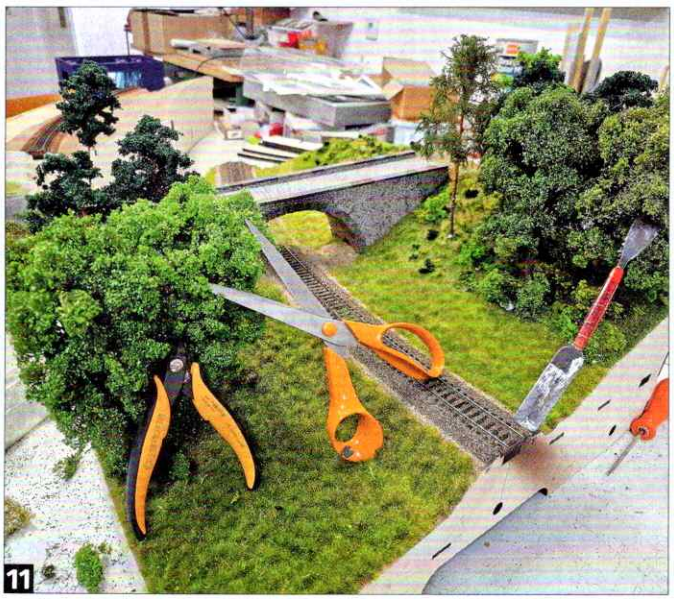


9 Nach dem Einpassen des Grundkörpers der Brücke in die Landschaft kann nach deren Glättung mit der Oberflächengestaltung begonnen werden. Hierzu greife man gern auf den schon oft zitierten feinen Mainsand zurück, mit dem man natürlich aussehende und gleichzeitig sehr feste Oberflächen erstellen kann.

Die Landschaft um die Brücke entsteht



10 Die hier noch sandbraunen Flächen werden begrast, die später von Wald bedeckten Flächen sind gerade in der Gestaltung. Mit einem Mix aus allerlei Flocken und diversen Streumaterialien entstand der Waldboden, der in einem Gang aufgetragen wurde. Dabei kann man auch gleich fertige Grasmattenstücke integrieren.



11 Die meisten der Laubbäume sind selbst gemacht. Beim Einkleben sollte man seitliche Einkürzungen mit einer Schere vornehmen, damit sich die Bäume „hautnah" platzieren lassen. Beim Aushärten des Leimes helfen Abstützungen, um den nötigen Druck für eine vertikale Ausrichtung aufrechtzuerhalten.

angefangen von bestimmten Mindestmaßen bis hin zu einer immer wieder defekten Zuschnittssäge – fiel die Wahl auf einen professionellen Anbieter, der Modulbausätze in allen Größen und Ausfertigungen anbietet.

Die Streckenmodule der Firma Pikart aus Polen waren uns in der Vergangenheit bereits mit ihrem geringen Gewicht und der durch Verzapfungen erreichten Steifigkeit positiv aufgefallen – warum also nicht einmal eine Sonderkonstruktion anfragen. Unsere geplante Modulgruppe mit 30°-Teilung und den FREMO-B96-Kopfstücken war in anderer Form schon im Sortiment des Händlers. Der nahende Ausstellungstermin bestärkte unsere Überlegungen, einen steckbaren, genau passenden und damit einfach montierbaren Bausatz zu erhalten, weil damit auch eine nicht geringe Zeitersparnis zu erwarten war. Aber die Überraschung war groß, als die Teile ankamen und einige Passöffnungen nicht mit den Ebenen der Versteifungsbretter übereinstimmten. Man hatte schlicht eine Materialstärke übersehen.

Uns wurde zwar eine Nachbesserung zugesagt, aber letztendlich wurde die Zeit dann doch knapp. Schließlich hatte ich keine Zeit mehr und beseitigte den Fehler durch Absägen der Zapfen, umständliches Verleimen und Verschrauben selbst. Fazit: Ware von der Stange kann man durchaus verwenden – aber bei Sonderkonstruktionen kann es schwierig werden.

Bäume für den Wald

Nun hatte ich die Zeit gut genutzt und bereits vorab mit dem umfangreichen Baumbau begonnen. Dieses Mal wollte ich unbedingt auf dichte, schaumstoffbeflockte Bäume verzichten. Stattdessen sollten zu den MBR-Bäumen passende Waldbäume zum Einsatz kommen. Dazu ging ich verschiedene Wege. Aus den Kunststoff-Baumrohlingen von Noch und Heki bog ich mir dreidimensionale Exemplare zurecht, färbte sie mit dem Pinsel mattbraun ein und beflockte sie mit zu kleinen Wölkchen auseinandergezogenem Belaubungsmaterial (meist von Heki). Mit den Noch-Rohlingen gelangen mir voluminöse Bäume, die teilweise mit zusätzlichen Laubflocken noch dichter gestaltet wurden. Die etwas schmaleren Heki-Bäume eigneten sich hervorragend für den Wald, weil sie eher schlank ausfallen und sich damit gut Lücken füllen lassen.

Für den Waldrand verfeinerte ich die Baumrohlinge aus Draht von AustroModell. Die sehr preiswerten H0-Rohlinge kosteten seinerzeit je nach Größe zwischen € 2,30 und € 3,50 €. Ich bog zunächst die Dähte zu einer „aufgeplusterten" Version zurecht und kürzte mit dem Seitenschneider die äußeren zu sehr hervorstehenden Astspitzen. Nun folgte ein

12 Die Lindenbaumrohlinge von Noch (Art.-Nr. 22020) sind sehr stark verzweigt und gut vorgebogen. Sie eignen sich hervorragend zum Selbstbegrünen, weil so ein dichtes Blattwerk erreicht wird. Preislich liegen sie zwischen € 5,00 und € 7,50, je nach Bezugsquelle.
13 Mit unverdünntem oder leicht (etwa 10 %) verdünntem Weißleim streicht man die verzweigten Astenden mit einem festen Pinsel ein. Dabei sollte man erst nur einige der Enden bepinseln, und auch nur die äußeren bzw. oberen.

12

13

Bäume und Büsche in Serie gebaut

14

15

16

17

18

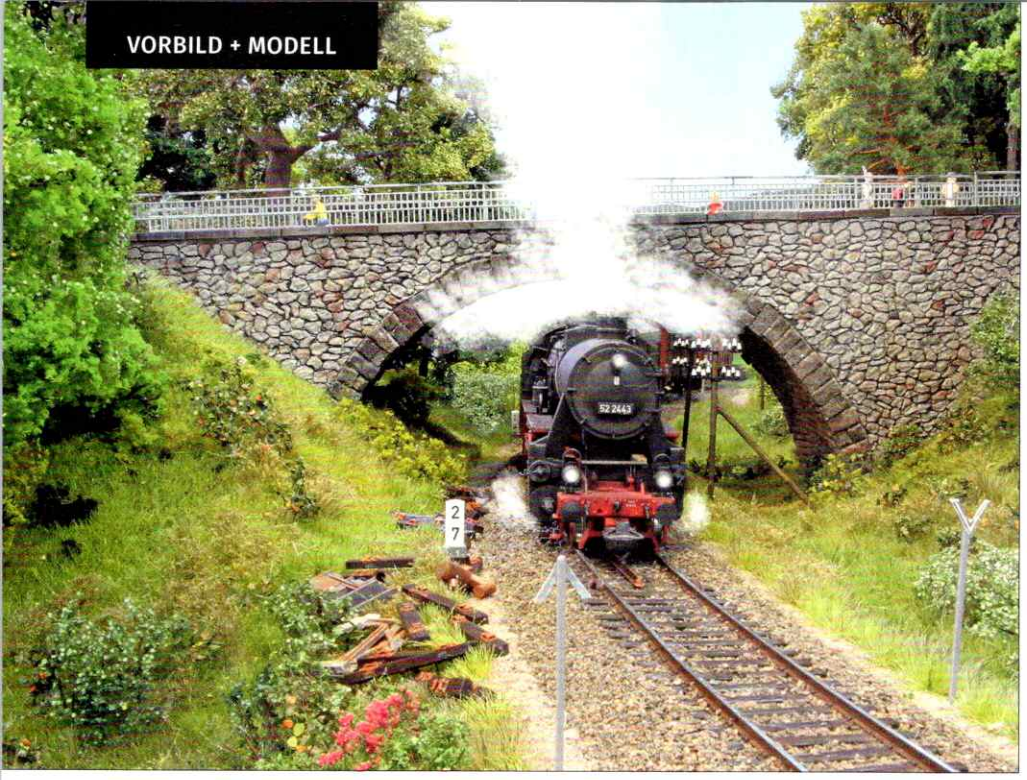
14 Das zum Belauben verwendete Heki-flor wird in kleine Stücke zerschnitten und etwas auseinandergezogen.
15 Diese „Wölkchen" werden auf den mit Leim bestrichenen Ästen platziert.
16 In einem zweiten Schritt können noch vorhandene Lücken geschlossen werden.
17 Zur Anpassung an das blattreiche Umgebungsgrün kann man seine Bäume noch weiter „beblättern" – entweder mit Streuresten oder losem Laub.
18 Eine andere Alternative zu Fertigbäumen sind die Drahtmodelle von AustroModell. Diese müssen aber vor dem Belauben meist noch eine Rindenstruktur erhalten.

19

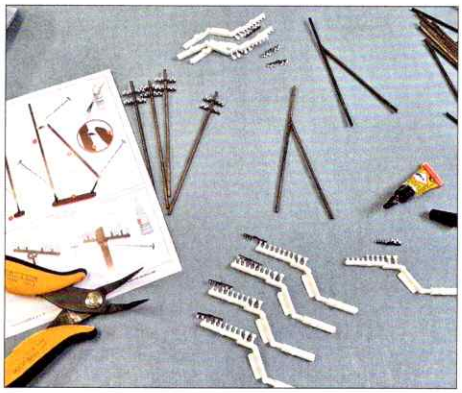
19 Das Belauben mit Silflor funktioniert ähnlich wie mit dem Belaubungsmaterial von Heki. Die Mattenstücke lassen sich allerdings kaum auseinanderziehen und sollten daher kleiner ausfallen.

20 Baumrohlinge von Heki und aufgeständerte MBR-Büsche wurden ebenfalls auf dem Modul eingesetzt.

20



Entsprechend dem Vorbildfoto auf Seite 53 passiert eine Lok der BR 50 die einzige Brücke der Weschnitztalbahn. Der Weg wird anscheinend auch im Modell gerne von Wanderern genutzt.



Wesentliches Streckenzubehör sind die Telegrafenmasten, die hier von Busch kommen. Die Isolatoren werden paarweise mit Sekundenkleber auf die Traversen geklebt, was recht gut von der Hand geht.

Ein Telegrafenmast darf auch mal ein bisschen schief stehen. Aber zum besseren Ausrichten helfen ein paar Holzstücke, den Mast in seiner Ausgangslage zu halten, bis der Leim getrocknet ist.

Auf den Vorbildfotos ist allerlei Bahnmaterial zu sehen, das von Ausbesserungsarbeiten stammt – eine willkommene Gelegenheit, eine solche Unordnung auch im Modell nachzustellen. Dies geschah mit Schienen- und Schwellenresten sowie anderem bahntypischen Schrott.

Leimauftrag (Tauchen oder Pinseln mit braun eingefärbtem Weißleim) sowie nachfolgend das Auftragen von feinem Schwemmsand. Mit der Airbrush oder der Sprühdose kann die Farbgebung noch verstärkt werden, der vorgefärbte Leim reichte aber in den meisten Fällen aus.

Danach erfolgte die Belaubung mit Silflor-Laub. Die Vorgehensweise ist im Prinzip die gleiche wie bei Heki-flor; das Laub des Kleinserienherstellers ist aber etwas fester und steifer und lässt sich besser auseinanderziehen. Die „Laubwölkchen" konnten hier daher deutlich kleiner ausfallen. Mit dem Pinsel trug ich unverdünnten Weißleim auf die Astspitzen auf und platzierte dann die vorgeschnittenen Laubstücke schnell auf die Klebestellen. Das gelingt mit ein bisschen Übung in rund 20 bis 30 Minuten. Wichtig sind die Trockenzeiten dazwischen! Meist ist hinterher noch eine minimale Nacharbeit erforderlich, wenn sich doch noch allzu große Lücken aufgetan haben. Alles in allem ist es eine Arbeit, die zwar Geduld erfordert, aber mit einem enormen Erfolgserlebnis einhergeht. So entstand mein kleiner Odenwald zusammen mit MBR-Bäumen und Büschen.

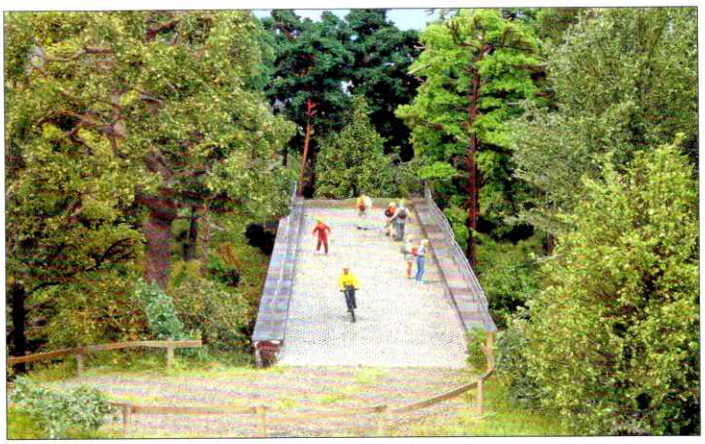
Spaziergänger auf der Brücke

Die Brücke selbst ist auch ein kompletter Selbstbau aus Sperrholz. Nach einer Handzeichnung erstellte ich mir in einem Zeichenprogramm eine maßstäbliche Skizze und schnitt die Holzteile entsprechend zu. Die Abstandshölzer hatten die Breite des Fahrweges; sie wurden mit Weißleim zu einem festen Gefüge verleimt.

Für die Gewölbesteine fertigte ich mir eine weitere Papierschablone an. Damit konnte die Bruchsteinfolie von CH-Kreativ passend zugeschnitten werden. Sie wurde auch gleich mit Weißleim aufgeklebt; bis zum Abbinden des Klebers sollte die Steinfolie beschwert werden. Etwas Fleißarbeit kam dann mit dem Einsetzen der Gewölbesteine, die ich entsprechend der Skizze konisch zuschnitt. Hierzu reicht ein Klingenmesser. Dessen Klinge wird jedoch recht schnell stumpf – sie muss also

ab und an abgebrochen werden. Auch hier diente wieder Weißleim zur Verklebung der einzelnen Steine. Die zunächst störend wirkenden weißen Lücken verschwinden später.

Was dann etwas Sorgfalt erforderte, war die richtige Einpassung der Brücke ins Gelände. Ich schnitt das Styropor der benachbarten Hänge zunächst grob vor und klebte die Brückenkonstruktion in diese Öffnungen, dabei musste immer wieder die Höhe kontrolliert werden. Mit Sandspachtel erfolgte dann die landschaftliche Umgebungsanpassung. Ein feines Messinggeländer und ein paar Spaziergänger rundeten schließlich das Bauwerk ab. *Horst Meier*



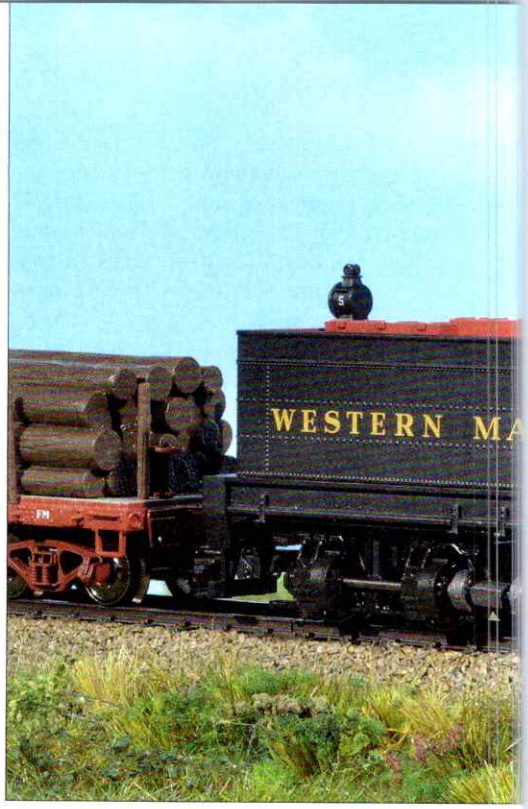
Der Fahrweg auf der Brücke erhielt eine Pflasterung. Mit ein paar Spaziergängern oder Joggern – je nach Epoche – kommt außerdem noch ein wenig Leben auf die Brücke.

Die für die Strecke so typische Lok der Baureihe 65 mit den ebenso charakteristischen dreiachsigen Umbauwagenzug strebt Birkenau und Mörlenbach entgegen.

Anzeige

NEUHEIT

Das klassische „Gesicht" einer Shay: der zur Heizerseite hin verschobene Kessel. Lokführerseitig liegt der Luftkessel auf dem Umlauf, dahinter erhebt sich die Verkleidung der Zylindergruppe.



DIE WALDBAHNLOK SHAY ALS H0-MODELL VON MÄRKLIN

Die schöne Shay

Eine echte Überraschung präsentierte Märklin am ersten Messetag in Mannheim: Da stand punkt 9 Uhr plötzlich eine H0-Shay in der Vitrine. Und diese Shay hat es technisch in sich. Die MIBA hatte im Göppinger Werk die Gelegenheit, das aufwendig konstruierte Modell kennenzulernen. Martin Knaden berichtet.

Schon im Neuheiten-Report 2025 konnten MIBA-Leser eine Shay aus Göppingen entdecken: Die Lok ist als LGB-Modell für den Garten konzipiert. Aber damit ist das Thema für diesen Neuheitenjahrgang noch nicht abgeschlossen: Auf der Messe Mannheim präsentierte Märklin überraschend eine Shay auch für die H0-Freunde.

Das Modell entspricht einem regelspurigen Original. Vorbild ist die Shay #5 der Western Maryland. Die Lok wurde 1910 von der Lima Locomotive & Machine Co. in Ohio unter der Fabriknummer 2248 gebaut. Sie wurde fabrikneu an die Chesapeake & Ohio RY Co. in Huntington geliefert. Ab 1923 war sie als Lok Nummer 14 bei der West Virginia Pulp & Paper Co. im Einsatz. Im Juni 1932 kam sie schließlich unter der Betriebsnummer 5 zur Western Maryland RY Co.

Sie hat drei Zylinder, die über eine Kardanwelle auf vier Drehgestelle arbeiten. Von den 4-Truck-Shays wurden nur wenige gebaut. Ihr Einsatzgebiet waren die Kohlenreviere in Maryland, wo die Loks überwiegend im Schiebedienst auf den steilen Anschlussbahnen zu den Kohlenminen eingesetzt wurden. Um die Strecken hin und zurück ohne Wasserfassen bewältigen zu können, waren sie mit einem großen Tender gekuppelt, der auf zwei Drehgestellen ruhte. Damit konnten sie mehr Reibungsmasse über die vier Antriebsdrehgestelle auf die Schiene bringen.

Gefeuert wurde die #5 nicht wie viele anderen Shays mit Holz, sondern mit Kohle – dieser Brennstoff war in den Kohlenrevieren in großen Mengen verfügbar. Der Tender kann 9 Tonnen Kohle, der Wasserwagen 8000 Gallonen fassen. Die Loks erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 26,7 mph.

Die 1945 von der Western Maryland erworbene Shay Nr. 6 war übrigens die letzte bei Lima gebaute Shay und die schwerste Shay mit drei Drehgestellen. Diese Lok ist heute noch im Museumsverkehr im Einsatz.

Die Details der Shay

Bei Märklin wählte man aus gutem Grund ein regelspuriges Vorbild. So konnte das Modell in allen Hauptabmessungen stimmig für H0-Gleise umgesetzt werden.

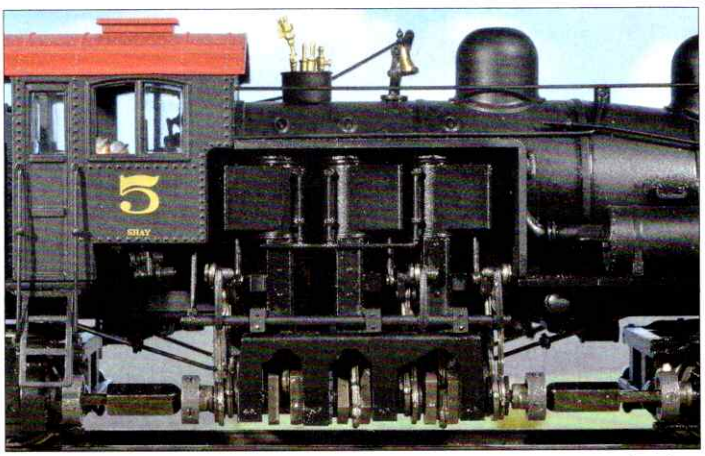
Shay #5 zeigt die typischen Konstruktionsmerkmale einer amerikanischen Waldbahnlokomotive. Der erste Kesselschuss ist konisch gehalten, der zweite zylindrisch. Vorn schließt sich die Rauchkammer an. Auf dem konischen Kesselschuss erhebt sich der Sanddom, von dem aus beidseitig je zwei Sandfallrohre zum ersten Antriebsdrehgestell verlaufen. Die Stange für die Betätigung des zugehörigen Ventils ist aus Draht freistehend angebracht.

Auf dem zweiten Kesselschuss sind der Dampfdom, ein Gestell mit der Glocke und das Sicherheitsventil zu finden. Die Heizerseite des Kessels wird bestimmt von einer Dampfverteilerarmatur und der großen Speisepumpe samt Verrohrung.

Typisch für eine Shay ist der aus Platz- und Gewichtsgründen zur Heizerseite hin verschobene Kessel. Denn auf der Lokführerseite liegt die große Antriebsgruppe mit ihren drei senkrecht stehenden Zylindern. Diese arbeiten auf eine dreifach gekröpfte Kurbelwelle, die davor- und dahinterliegende Kardanwellen antreibt. Vor der Zylindergruppe findet der große Luftbehälter seinen Platz, der vollständig mit Leitungen angeschlossen ist. Hinter dem Luftkessel liegt noch die dicke Dampfleitung zwischen Zylindergruppe und Rauchkammer.

An die Zylindergruppe schließt sich unmittelbar das Führerhaus an, das von fein gravierten Nietreihen gekennzeichnet ist. Im Inneren des Führerhauses ist der Stehkessel

Die Schokoladenseite einer Shay ist definitiv die Lokführerseite. Die wuchtige Zylindergruppe umfasst jede Menge bewegliche Teile und die von der ersten bis zur letzten Achse reichende Kardanwelle ist im Betrieb eine Augenweide.



Die Kurbelwelle ist dreifach gekröpft und vierfach gelagert. Sie wird flankiert von Exzentern, die beim Vorbild über Hubscheiben die Steuerung der Dampfzylinder übernehmen.

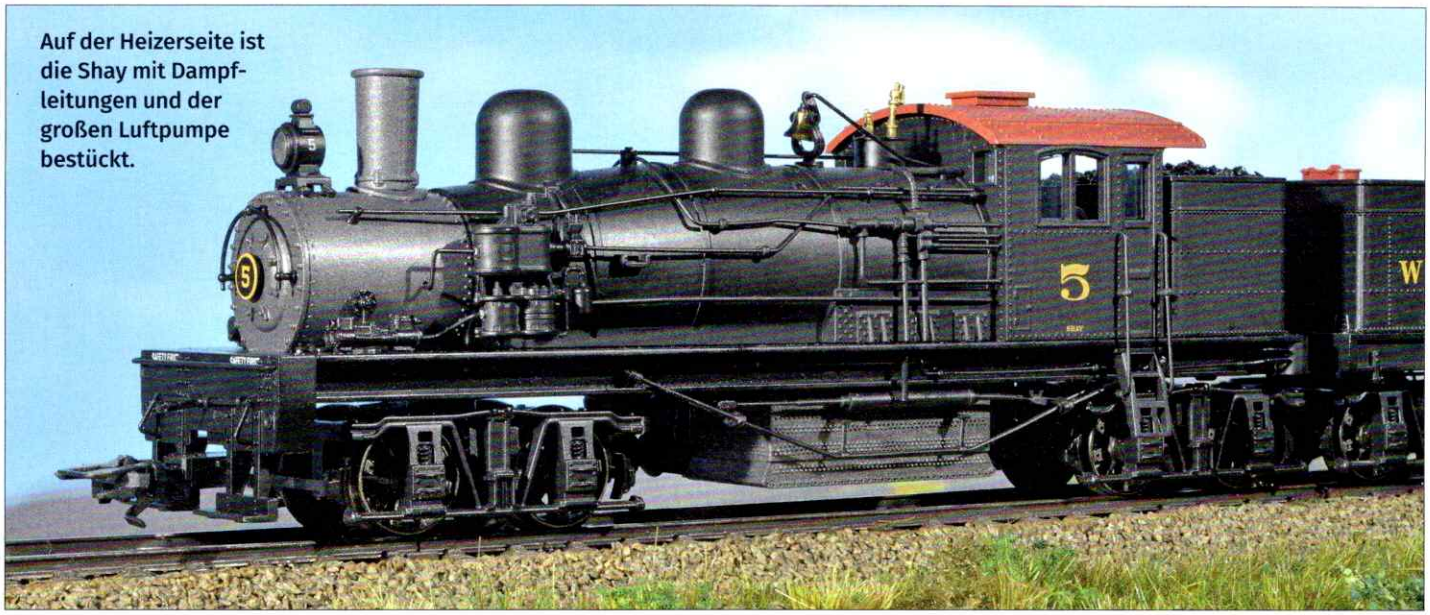
Auch die Stehkesselrückwand ist komplett detailliert – auch wenn man nur wenig davon sieht. Lokführer und Heizer sind ab Werk bereits auf ihren Plätzen.

detailliert nachgebildet – auch wenn man über die vergleichsweise kleinen Fenster hier kaum etwas erkennen kann. Apropos Fenster: Diese schlierenfrei gefertigten Bauteile sind ohne erkennbaren Spalt eingesetzt, sodass Lokführer und Heizer – werksseitig bereits an Bord – beste Sicht auf die kurvenreiche Strecke haben.

Hinter dem Führerhaus folgt der Brennstoffbehälter, der beim Modell mit echten Kohlen gefüllt ist. Der große Wasservorrat findet sich in einem separaten Wasserwagen, der auf zwei Drehgestellen ruht. Dieser Tender zeigt ebenfalls feine Nietreihen. Auf der Oberseite ist die Wassereinfüllluke nachgebildet. An der Rückseite wurde die Leiter als Steckteil angesetzt. Auch die Sandbehälter sind einzelne Steckteile.

Die gesamte Lok ist schwarz lackiert. Lediglich die Rauchkammer hebt sich mit

Aus leicht erhöhter Perspektive sind die Leitungen und Griffstangen am Kessel gut zu erkennen. Insbesondere die dicke Dampfleitung hinter dem Luftkessel fällt auf.



Auf der Heizerseite ist die Shay mit Dampfleitungen und der großen Luftpumpe bestückt.

Fotos: MK

ihrer eisengrauen Farbe etwas ab. Führerhausdach und die Oberseite des Tenders sind rostrot lackiert – was im rauen Betriebseinsatz der Maschinen wohl nicht lange rot geblieben sein dürfte. Die wenigen Anschriften entsprechen exakt dem Vorbild. Die Betriebsnummer „5" ist vorn als Plakette einzeln angesetzt.

Die Technik der Shay

Beim Antrieb der Shay ist den Märklin-Konstrukteuren ein feinmechanisches Kleinod gelungen: Die Kraftübertragung erfolgt nämlich absolut vorbildgerecht über die seitliche Kardanwelle!

Der Motor verbirgt sich im zweiten Kesselschuss. Er arbeitet über ein doppeltes Schneckengetriebe und Zwischenzahnräder direkt auf die Antriebswelle. Deren Antriebszahnrad versteckt sich im Bereich der Kurbelwelle und wird von der Kurbelwellenhalterung abgedeckt. Die Kurbelwelle selbst ist im Modell aus mehreren Teilen zusammengesetzt, wobei zur Wahrung der guten Fahreigenschaften äußerste Präzision erforderlich ist. Außer den Pleuel- und Kolbenstangen bewegen sich neben den Zylindern noch Exzenter zur Ansteuerung der einzelnen Zylinder.

An die Kurbelwelle schließen sich Kardangelenke an, die über Vierkant-Teleskoprohre mit den Antriebswellen der Drehgestelle verbunden sind. Von diesen Antriebswellen geht die Kraft schließlich über Kegelzahnräder auf die angetriebenen Achsen. Rechnet man das zwischen den Schnecken liegende Zahnrad mit ein, so sind bei dieser Lok sage und schreibe 20 Zahnräder involviert!

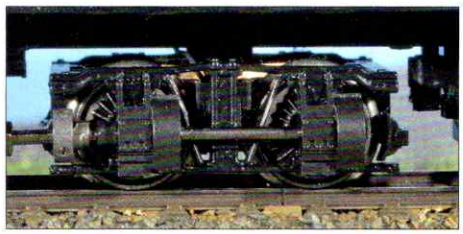
Dennoch läuft die Lok auch bei Höchstgeschwindigkeit völlig lautlos, was bei einer Vorführung auf der Testanlage im Werk zu bestaunen war. Das Tempo orientiert sich dabei an der geringen Geschwindigkeit des Vorbilds, wozu neben dem doppelten Schneckengetriebe auch die Decodereinstellungen beitragen.

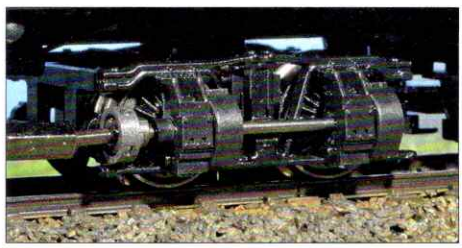
Der Decoder selbst liegt im Tender. Darunter ist der große Lautsprecher angeordnet, der den Klang der Maschine kraftvoll abstrahlt. Hier erklingen insbesondere die typisch amerikanische Pfeife und die Glocke besonders intensiv. Zu den sonstigen Digitalfeatures gehören noch die beiden großen Lampen vorn und hinten sowie eine Führerhausbeleuchtung. Außerdem steckt in der Rauchkammer ein Dampfgenerator, der den Dampf nicht gepulst ausstößt – dies wäre angesichts der drei Zylinder und der langen Dampfwege auch nicht vorbildgerecht.

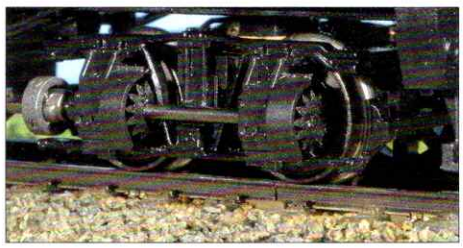
Passend zur Shay gibt es übrigens noch Rungenwagen amerikanischer Bauart. Diese sind mit einer magnetisch befestigten Holzladung versehen. Durch diese Art der Befestigung sind bei entladenem Wagen keine störenden Zapfen oder dergleichen zu sehen. Bleibt nur die Frage: Warum wird in einem Kohlenrevier ausgerechnet Holz transportiert? Die Lösung ist ganz einfach: In einem Kohlenflöz wird jede Menge Holz gebraucht; Grubenholz natürlich!

Fazit

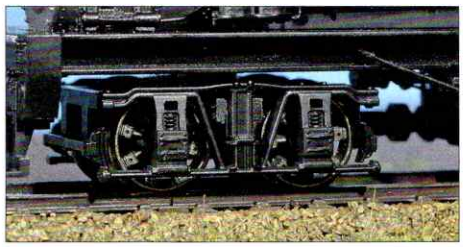
Es macht einfach Spaß, das Modell der Shay mit seinen unzähligen beweglichen Antriebsteilen bei voller Fahrt zu beobachten. Volle Fahrt heißt hier nämlich, dass die Lok in sehr gemütlichem Tempo am Betrachter vorbeirollt. Um ein Betriebsgeräusch zu hören, muss man den digitalen Sound aktivieren. Dann ist die Waldbahnlok mit allen Sinnen zu genießen. *MK*







Ein Antriebsdrehgestell von allen Seiten. Von schräg vorn erkennt man die Kegelzahnräder auf der Antriebswelle besonders gut. Unten eines der Drehgestelle von der anderen Seite; hier ist die spezielle Form der Speichen zu erwähnen.

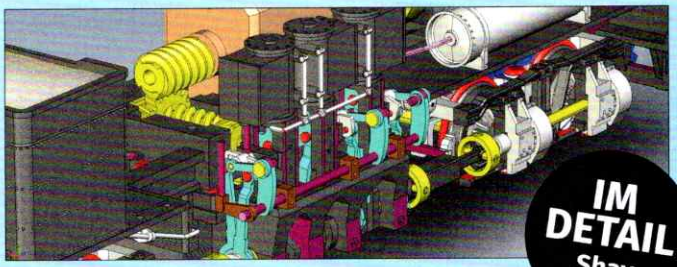


Shay als Märklin-H0-Modell

FEINMECHANIK AN EINER BESONDEREN LOK

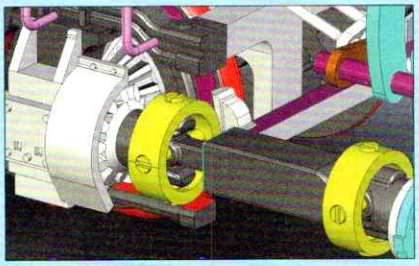
Auf der Oberseite des Tenders sind die Wassereinfüllluke, die in Amerika typisch große Laterne und zwei Werkzeugkästen zu sehen.

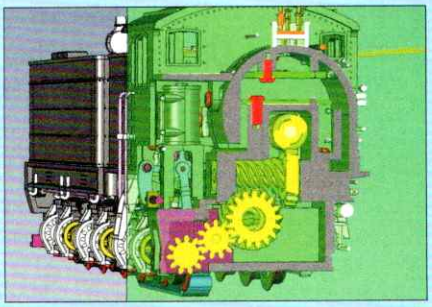
Bei welcher Lok findet man schon einen angetriebenen Tender? Die spezielle Technik gestattet es dem Modellkonstrukteur, trotz der Antriebstechnik im Tendergehäuse wie gewohnt die Hauptplatine mit der Decoderschnittstelle und einen Lautsprecher unterzubringen. Löcher im Tenderboden lassen den Schall austreten.



IM DETAIL Shay

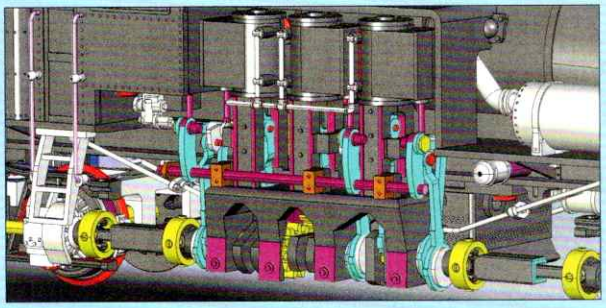
Am Vorführmodell war es nicht möglich, die Lok aufzuschrauben – was angesichts der diffizilen Technik auch nicht ratsam erscheint. Daher hier einige Screenshots aus der Konstruktion.



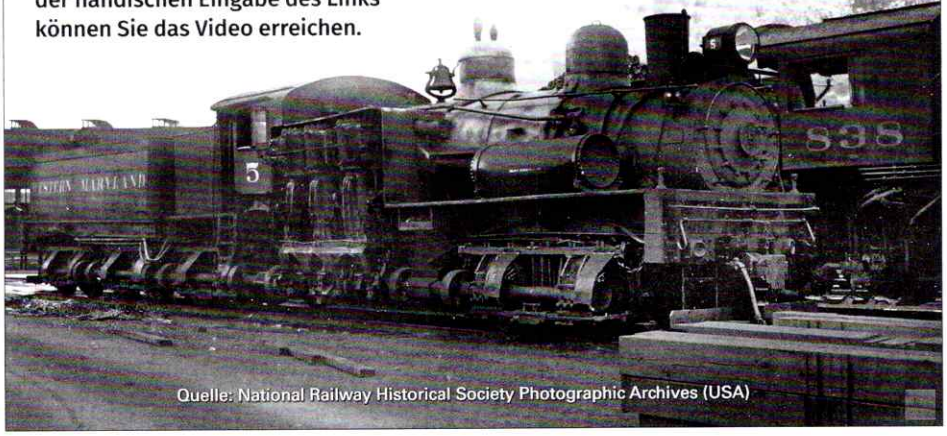


Links ist der doppelte Schneckenantrieb zu sehen, der die Lok sehr langsam fahren lässt.

Rechts: Jedes Bauteil ist durch eine andere Farbe markiert. So erkennt man die Vielzahl der beweglichen Teile.



Das Vorbild des Märklin-Modells. Dieses Bild ist auch im Video zu sehen, das Märklin bei Youtube eingestellt hat. Mit dem QR-Code rechts oder mit der händischen Eingabe des Links können Sie das Video erreichen.

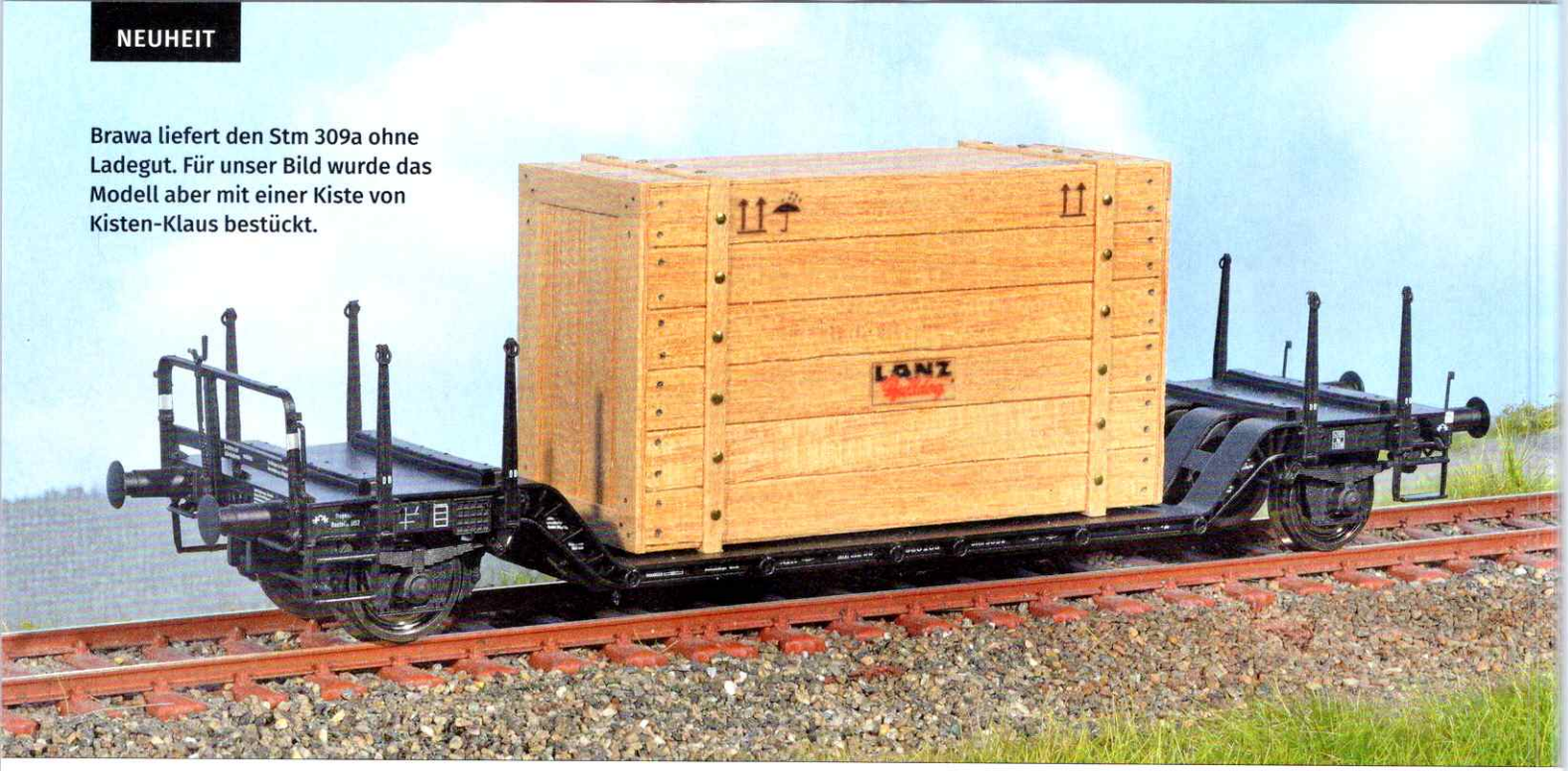


Quelle: National Railway Historical Society Photographic Archives (USA)

Dieser Link verbirgt sich hinter dem rechts abgebildeten QR-Code: https://www.youtube.com/watch?v=RJTInk-w9XyU

kurz + knapp

- 4-Truck-Shay in H0
  Art.-Nr. Märklin 38700
  Art.-Nr. Trix 25700
  uvP € 649,–
- Holztransportwagen H0, 3er-Set
  Art.-Nr. Märklin 45600
  Art.-Nr. Trix 24922
  uvP € 169,–
- www.maerklin.de
- erhältlich im Fachhandel



Brawa liefert den Stm 309a ohne Ladegut. Für unser Bild wurde das Modell aber mit einer Kiste von Kisten-Klaus bestückt.

TIEFLADEWAGEN Stm 309a ALS H0-MODELL VON BRAWA

Nötig wie ein Kropf

Soooo unnötig ist ein Kropf gar nicht – jedenfalls nicht bei den Tiefladewagen. Denn falls das Ladegut mal besonders hoch ist, vermeidet eine tiefe Ladefläche die Grenzmaßüberschreitung. Brawa hat nun ein interessantes Modell herausgebracht, das Martin Knaden näher vorstellt.

Großvolumige Ladegüter müssen ja nicht unbedingt schwer sein. Gleichwohl dürfen sie das Grenzmaß nicht überschreiten. Für den Fall, dass also ein normaler Flach- oder Rungenwagen zu hoch baut, hat die Bahn Tiefladewagen der Gattung Stm 309a im Bestand. Deren Ladefläche lag nur 500 mm über der Schiene. Die vier Hauptträger bestanden aus Blechen und waren gekröpft. Die beiden Achsen hatten einen Abstand von 9000 mm. Über den Achsen waren jeweils zwei feste Ladeschwellen angebracht. An ihren Stirnseiten lagen abnehmbare Rungen. Eine Druckluftbremse hatten die Wagen nicht. Die Tiefladeebene konnte Ladegüter bis zu 21 t bei einer Länge von 5500 mm aufnehmen. Waren die Wagen mit zusätzlichen Ladeschwellen ausgestattet, so erhöhte sich die Ladeflache auf 700 mm über SO.

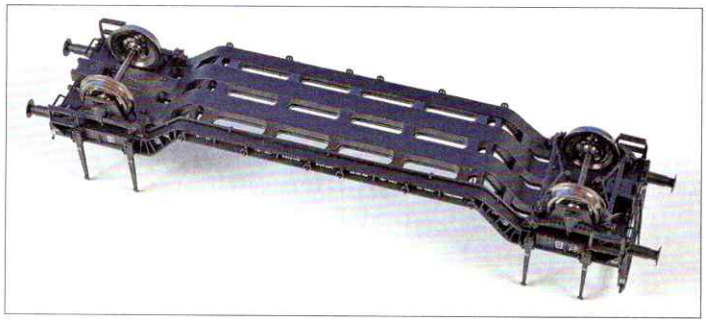
Das Brawa-Modell

Das Brawa-Modell besteht überwiegend aus Zinkdruckguss und hat somit einen sehr tiefen Schwerpunkt. Die festen Ladeschwellen sind beim Modell in der Form angespritzt.

Die weiteren Details sind aus Kunststoff angesetzt. Dazu zählen die Rungen, die beim Modell nicht für eine Demontage vorgesehen sind. An allen vier Ecken sind Tritte angesetzt. An einem Ende besitzt der Wagen eine Handbremsbühne mit sehr feinen Handgriffen und einer filigranen Handbremskurbel. An der Handbremsbühne sind auch kurze Schlussscheibenhalter angeformt. Am gegenüberliegenden Ende sind diese Halter als dünne Kunststoffbauteile extra angesetzt. Ebenfalls als einzeln angesetzte Kunststoffteile findet man Rangierergriffe unter den Wagenpuffern.

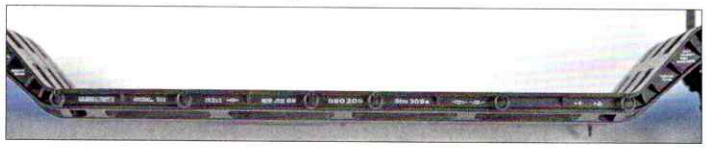
▶ Mit dem richtigen Ladegut wirkt der interessante Stm 309a besonders authentisch.

Die Achsen laufen sehr leichtgängig in Kunststoff-Achslagern. Gebremst ist nur eine der beiden Achsen – naheliegenderweise die unter der Handbremsbühne. Hier sind auch Bremsklötze und Bremsdreiecke nachgebildet. Auf eine Verbindung zwischen Handbremsspindel und der Bremsanlage



Links: Vorbildgerecht ist nur eine der beiden Achsen gebremst; und zwar über die Handbremse. Eine durchgehende Druckluftleitung ist aber richtigerweise dennoch montiert.

Unten: Die winzigen Anschriften liegen präzise gedruckt in den kleinen Fächern des Brückenträgers.



Modellfotos: MK

kurz + knapp

- Zweiachsiger Tiefladewagen:
- Art.-Nr. 50799: DB, Epoche III, Stm 309a Betriebsnummer 980 208
- Art.-Nr. 50800: DB, Epoche IV, Ui 631 Betriebsnummer 21 80 909 0 007-5
- Art.-Nr. 50801: DB, Epoche IV, Uikk 631 Betriebsnummer 21 80 990 3 910-7
- Art.-Nr. 50802: DB, Epoche IV, Uikk 631 Betriebsnummer 21 80 990 3 909-4
- uvP: € 59,90
- www.brawa.de
- erhältlich im Fachhandel

- Ladegut als Holzkiste:
- verschiedene Abmessungen oder nach individuellen Maßen
- Preise auf Anfrage
- www.kisten-klaus.de

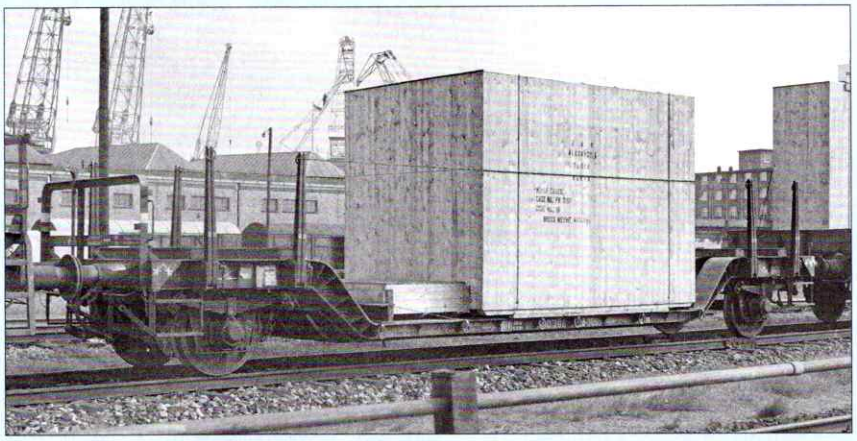
wurde zugunsten der Beweglichkeit der Kupplungsdeichsel verzichtet.

In einem Zurüstbeutel liegen den Wagen neben Modellkupplungen auch noch Bremsschläuche und Attrappen von Schraubenkupplungen bei. Bei einem Wagen, der nicht über eine Druckluftbremse verfügt, scheinen Bremsschläuche überflüssig zu sein. Aber dennoch sind sie vorbildgerecht, denn der Wagen hat natürlich eine durchgehende Druckluftleitung. Diese ist im Bereich der Achslager angraviert; unterhalb des Längsträgers jedoch als separates Kunststoffteil mit feinen Rohrhaltern angesteckt.

Das Modell ist durchgehend seidenmattschwarz lackiert. Die Anschriften liegen in akkurater Druckqualität gut lesbar innerhalb der winzigen Felder der Brückenträger. Das war sicherlich drucktechnisch anspruchsvoll, zumal noch die Ringe für das Niederbinden des Ladegutes freistehend nachgebildet sind.

Ladegut

Das Modell wirkt natürlich dann besonders gut, wenn es mit einem passenden Ladegut bestückt ist. Hier kann man sich die Mühe machen, und anhand der Vorbildfotos allerlei Maschinenteile aus Kunststoffresten nachbauen. Wer aber einfach nur eine Holzkiste transportieren will, kann es sich besonders leicht machen: Kisten-Klaus liefert unter www.kisten-klaus.de allerlei passende Kisten aus echtem Holz, die zum Teil sogar noch eine vorbildgerechte Aufschrift tragen. Klaus fertigt Kisten auch auf Maß an, sodass der Tiefladewagen auf jeden Fall korrekt beladen werden kann. Die beiden verschiebbaren Ladeschwellen könnte man dann noch aus Doppel-T-Profilen (2,5 x 2,3 mm) ergänzen. *MK*

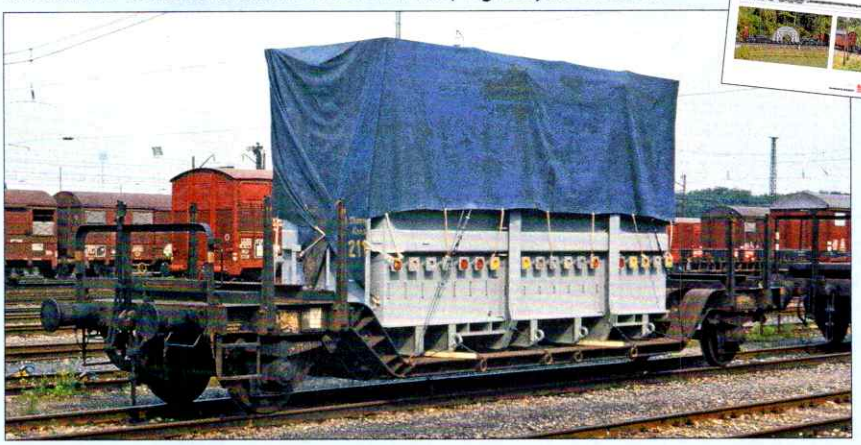


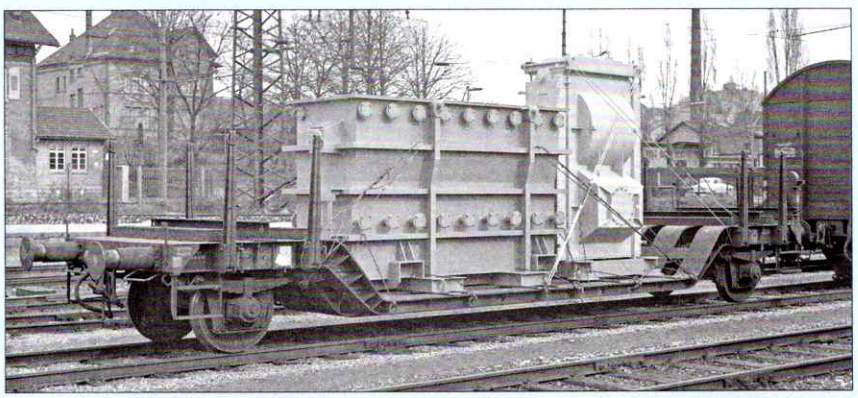
Im September 1960 stand Stm 309a 980 208 – das Vorbild des Brawa-Modells – im Hafen von Bremen. ***Foto: Reinhard Todt, Slg. Eisenbahnstiftung***

Die zweiachsigen Tiefladewagen Stm 309a

1957 erteilte die DB an Krupp den Auftrag, einen zweiachsigen Tiefladewagen mit gekröpfter Brücke zu fertigen. Die Hauptabmessungen entsprachen dem von der Waggonfabrik Riga gebauten St 309, weshalb auch die Bezeichnung nur mit einem Zusatzbuchstaben variiert wurde. Gleichwohl handelte es sich um eine komplette Neukonstruktion. Die ersten drei Wagen erhielten die Betriebsnummern 980 206 bis 208. Von 1961 bis 1964 beschaffte die DB weitere Wagen, die die Nummern bis 215 erhielten. Mehr zu diesen Wagen lesen Sie in Band 10 der Reihe Güterwagen „Tieflade- und Tragschnabelwagen".

Wer es gern etwas komplizierter hätte beim Nachgestalten des Ladeguts, kann sich an diesen Fotos orientieren. Beide Bilder entstanden im Bahnhof Untertürkheim. ***Foto: Fritz Willke, Slg. Stefan Carstens***





NEUHEIT

ZWEI NEUE ERWEITERUNGEN FÜR DEN TSW 5 BIETEN GROSSE ABWECHSLUNG

Krokodile mitten im Wald

Kontinuierlich erscheinen für das Programm TrainSimWorld neue Inhalte. Neben jenen, die vom Hauptspielentwickler Dovetail entwickelt werden, gibt es auch immer wieder neue Inhalte von anderen Teams, deren Handschrift eine willkommene Abwechslung bieten. Michael Weiß gibt eine kurze Vorstellung von jeweils einem neuen Beispiel.

Als vor zwei Jahren vom deutschen Entwicklerteam TSG die Niddertalbahn des Jahres 1992 erschien, war die Freude in der Spielerschaft groß, da es endlich eine erste deutsche Strecke gab, die in einer vergangenen Zeitepoche vor der Ära „Verkehrsrot" spielte.

Das nahm der Entwickler zum Anlass, seine zweite Streckenerweiterung zeitlich ähnlich auszurichten. Die neu erschienene Mittenwaldbahn von Garmisch-Partenkirchen nach Innsbruck wurde hier in der auslaufenden Epoche IV angesiedelt. Gezogen von der DB-Baureihe 111 und der ÖBB-Reihe 1020 werden Silberlinge, IC-Wagen und Güterwagen über die Staatsgrenze befördert.

Ähnlich, wie in ihrem Erstlingswerk befährt man hier eine entschleunigte Strecke. Mit zumeist 60 km/h geht es hier durch eine sowohl im Vorbild als auch in der Simulation beeindruckende Landschaft. Sie wurde in den allermeisten Bereichen würdig umgesetzt und wechselt mit den Jahreszeiten ihren Charakter. Unterwegs begegnen dem Spieler epochentypische Elemente, die beiderseits der Grenze die jeweiligen Charakteristiken einfangen. Dabei wurde großer Wert auf weitestgehend stimmige Geometrien bei Leuchten, Schildern oder anderen Dekorationen gelegt. Typisch für den TSW ist der Fahrplanmodus, der auf dieser Strecke im Personenverkehr dem echten nachempfunden wurde. Sogar an die Aushangfahrpläne an den jeweiligen Bahnhöfen wurde gedacht, sodass man immer weiß, wann der nächste Zug ankommt.

Der Güterverkehr wurde dagegen sinngemäß der Epoche umgesetzt. Es gibt beispielsweise auf österreichischer Seite einige Übergabefahrten zu den Unterwegsbahnhöfen zu bewerkstelligen. Durchgängige Verbindungen sind aufgrund der Streckengegebenheiten rar gesät.

Während die Güterzüge ausnahmslos mit der modernisierten ÖBB-Reihe 1020 gefahren werden, sind die Nahverkehrszüge teilweise und die Eilzüge komplett mit der deutschen 111 bespannt. Erstere Lok bietet mit ihrer Funktionstiefe, dem Fahrstufen-Kurbelrad und der manuellen elektrischen Bremse ein sehr interessantes Spielerlebnis. Geradezu modern und entspannt zu bedienen präsentiert sich die in die 1980er-Jahre zurückdatierte BR 111.

Alpenflair im Eilzug. Mit vier Silberlingen am Haken gehts nach Mittenwald, wo kopfgemacht wird. Ein Steuerwagen wird nicht mitgeliefert, sodass ein Umsetzmanöver die Fahrt auflockert.

Screenshots: Michael Weiß

Links: Der Führerstand der ÖBB-1020 spiegelt trotz der Nachbildung der modernisierten Version den Charme des Typs wider. Gegenüber der Ur-E 94, dem deutschen Krokodil, hat die Umbauvariante als offensichtlichste Änderung nur noch zwei Frontfenster und neue Spitzen- bzw. Schlussbeleuchtung.
Unten: Sowohl die deutsche als auch die österreichische Signaltechnik sind realistisch umgesetzt. Sogar die zu jener Zeit noch in Garmisch-Partenkirchen zu findenden bayerischen Formsignale haben es ins Spiel geschafft. Epochengerecht zeigen sie jedoch kein Ruhesignal mehr. Die BR 365 stammt von der Niddertalbahn, bei deren Besitz kleinere Übergabedienste freigeschaltet werden.

Links: Startbereit stehen im Bahnhof Mittenwald die deutsche 111 und die ÖBB-1020.

Zusammen mit dem Wagenpark bietet diese Streckenerweiterung ein überdurchschnittliches Angebot an (neuem) Rollmaterial, auch wenn die Vielfalt aus der Vorbildsituation (aus verständlichen Gründen) bei weitem nicht erreicht werden kann. Daher verkehren alle Personenzüge mit Silberlingen oder IC79-Wagen. Eine wünschenswerte Ergänzung für diese Strecke

▶ Die Bahnstrecke Garmisch-Partenkirchen–Innsbruck verläuft in einer herrlichen Landschaft.

wäre beispielsweise noch eine ÖBB-1042, die beim Vorbild zu jener Epoche häufiger auf die Strecke kam.

Da gerade das Nachbilden vergangener Epochen in solchen Simulationen einen großen Reiz darstellt, ist die Mittenwaldbahn eine enorme Bereicherung in der Kollektion der TSW-Erweiterungen. Sie hat die vergangene Zeit glaubwürdig eingefangen und vermengt diese Epoche mit ein paar kleineren „Easter-Eggs", die die Fahrt durch die Berge trotz des etwas höheren Preises zu einem Erlebnis machen.

Hübsche Hässlichkeit

Für Bestandsspieler kein neues Rollmaterial gibt es bei der Pfälzischen Ludwigsbahn von Mannheim nach Kaiserslautern aus dem Hause Dovetail, angesiedelt in den frühen 2010er-Jahren. Die sehr abwechslungsreiche Strecke mit schnellen Geraden und langsamen Kurven bietet mit dem mitgelieferten ICE 3M, der Baureihe 425, der Baureihe 111 samt Doppelstockwagen und der Baureihe 185 eine ausreichende Basis für die allermeisten Fahrdienste.

Rechts: Aber auch ohne die BR 365 gibt es von Innsbruck mehrere Bedienfahrten zu Unterwegsbahnhöfen auf der österreichischen Seite zu erleben. Auf den Rungenwagen liegen unterschiedliche Ladegüter.

Unten: Durch den im Hauptspiel enthaltenen „Creator's Club" können Kreationen aus dem Lackierungsgestalter mit anderen Spielern geteilt werden. Für die 1020 gibt es schon einige: Beispielsweise die MWB-1020, wie sie einige Zeit in Laufach stationiert war, oder aber auch von der DB-194 inspirierte Lokomotiven.

NEUHEIT

Hässlichkeit, einmal hübsch und einmal hässlich in Szene gesetzt: Oben zu sehen der toll umgesetzte Hauptbahnhof von Ludwigshafen samt Schrägkabelbrücke. Ohne Gerüche und Dreck strahlt er den Glanz seiner Zeit aus. Dagegen ist die angrenzende Hochstraße irgendwie durch die Qualitätskontrolle gerutscht. Die Fahrt an den Dächern vorbei wäre ein schönes Erlebnis gewesen. Vielleicht hätte man besser den abgerissenen Zustand darstellen sollen ...

Rechts: Treffen zweier „Quietschies" der Baureihe 425 in Lambrecht (Pfalz). Die Landschaft im Tal des (Hoch-)Speyerbachs wirkt authentisch und idyllisch. In diesem Abschnitt sind auch die gefahrenen Geschwindigkeiten niedriger.

Links: Güterzüge werden wieder einmal mit der BR 185 bespannt. Sie ist zwar im Vorbild eine der meisteingesetzten Loks, aber eine neue Traxx-Variante wie zum Beispiel die BR 145 wäre wünschenswert gewesen.

Links: Die Strecke spielt in der Blütezeit der ICE 3M Züge. Während sie heute kurz vor der Ausflottung stehen, besetzen sie in diesem AddOn alle Fernzug-Umläufe zwischen Frankfurt Hbf und Paris Est.

Andere, separat zu erwerbende Erweiterungen können dann noch weitere Dienste über Fahrplanlayer bieten und schaffen so realistischere Vielfalt. Man hätte hier zumindest eine andere Variante der Traxx oder die älteren Hocheinstiegsdoppelstockwagen neu entwickeln können.

Der Fokus beim Konzept dieser Erweiterung lag hauptsächlich auf dem Personenverkehr. Die Nachbildung der Strecke endet direkt nach den Personenbahnhöfen Mannheim oder Kaiserslautern, was im Güterverkehr als Endpunkte etwas seltsam anmutet. Potenzial für Rangieraufgaben im Opelwerk wurde ebenso ungenutzt gelassen wie der Rangierbahnhof in Mannheim.

Ansonsten ist die Strecke mit hohem Wiedererkennungswert umgesetzt worden. Die meisten Wahrzeichen wurden ebenso gut umgesetzt wie die Bahnhöfe einschließlich ihrer Unterführungen. Auch die Landschaft im geschwungenen Tal des Hochspeyerbachs wirkt glaubwürdig.

Doch trüben im Gegenzug einige andere Details die Immersion: Während man hier, aufgrund des fehlenden Schmutzes, der Düfte und Zerstörungen, sogar fast Spaß am Aufenthalt am Ludwigshafener Hauptbahnhof hat, wurde die direkt an die Bahn angrenzende Hochstraße im Bereich vom Bahnhof LU-Mitte komplett „versaubeutelt". Direkt neben der Strecke stecken Pfeiler in der Fahrbahndecke und eine Ausfahrt endet an einer Lärmschutzwand. So etwas muss doch auffallen ...

Fazit

Seit der Veröffentlichung wurden erfreulicherweise spielentscheidende Fehler, wie man sie noch bei der PZB beobachten konnte, weitestgehend behoben. Doch noch immer leuchten überall munter die weißen Streifen der Fahrtanzeiger auf. Abseits dieser Punkte ist die vorliegende Erweiterung insbesondere für (Wieder-) Einsteiger der Simulation ein gutes Bundle, da sie für diese Gruppe einen Rundumschlag bezüglich Streckenbeschaffenheit und Fahrzeug- bzw. Dienstvielfalt enthält.

Michael Weiß

kurz + knapp

- Train Sim World 5: Mittenwald
  € 39,99
- Train Sim World 5: Pfälzische Ludwigsbahn
  € 36,99
- Steam: store.steampowered.com
- Epic Game Store: www.epicgames.com
- Xbox Store oder Playstation:
- Infos unter: www.trainsimworld.com

Mit N immer auf der richtigen Spur

2 für nur € 7,80 (statt ~~€ 15,60~~)

- ✓ **2 für 1-Angebot:** Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

4 Gründe, warum Sie das *N-Bahn Magazin* lesen sollten

- ✓ Porträts zu den spannendsten Lokomotiven und Zügen – in Vorbild und Modell
- ✓ Hilfreiche Praxistipps zum Anlagenbau, zur Gestaltung und zur Elektronik
- ✓ Alle Neuheiten in der Komplettübersicht – in jedem Heft aktuell!
- ✓ Die schönsten Werke der N-Freunde – vom Diorama bis zur Großanlage

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das *N-Bahn Magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € € 7,50 (statt € 7,80 am Kiosk) pro Heft zweimonatlich frei Haus.

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter

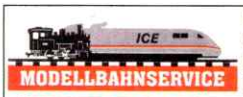
www.nbahnmagazin.de/abo

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der **MIBA**.

elriwa®
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen
A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de . www.facebook.com/elriwa
Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren

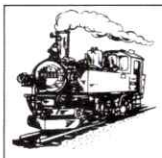


MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24
SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten
SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos
Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger"
www.modellbahnservice-dr.de

FACHHÄNDLER AUFGEPASST!

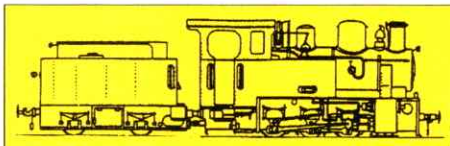
Hier könnte Ihre Anzeige stehen! Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife.
Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Planung in 2 und 3D
Bau von Modellbahn-anlagen
Modellbahnen Leisnig
Inhaber Jens Schütze
Chemnitzer Str. 6 • 04703 Leisnig
Tel.: 03 43 21 / 62 6 69
www.modellbahn-leisnig.de


Modellbau Glöckner
www. modellbau-gloeckner. de
Inh. Andreas Glöckner, Olbernhauer Str. 33a, 09509 Pockau / Erzgeb., Fax 037367 / 185430
> 150 Jahre Flöhatalbahn Festwochenende 24./25.05. <
> Neubau Rollwagen 4-achsig, Saugluftbremse oder Druckluftbremse, DR <
Wir unterstützen die Veranstaltung und spenden 10% vom Kaufpreis von allen Bestellungen unseres Neubau Rollwagen (unabhängig der Lieferbarkeit) die bei uns in Zeitraum vom 24.05. bis 31.05.2025 eingehen
Übersichts- und Preisliste 2025-1 + div. Neuheitenprospekte gegen 5,70 € (in Briefmarken, 6x 0,95 €) innerhalb Deutschland oder siehe Internetseite

HOBBYSHOP Modellbahn
onlineshop *24h
www.modellbahn-hobbyshop.de
Modelleisenbahn H0 • TT • N
Bausätze • Umbausätze
Werkzeuge • Bastelmaterial
Am Berge 14 • 02957 Krauschwitz
Tel.: +49 (0)35771/55536

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- & Umbauservice
Ihr Fachgeschäft und Onlinehändler mit eigener Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör aller Spurweiten
mein-MBS.de
Tel.: 035971 7899-0
Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 Uhr
Ersatzteile vieler Hersteller!
MBS Modell + Spiel GmbH | Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz
mein-mbs.de


Modellbahnen am Mierendorffplatz
Ihr freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl
10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16
Mo., Mi.–Fr. von 10–18 Uhr (Di. Ruhetag, Sa. bis 14 Uhr) • Telefon: 030/3 44 93 67 • Fax: 030/3 45 65 09
www.modellbahnen-berlin.de ••• Große Secondhand-Abteilung ••• Direkt an der U 7
Märklin-Shop • Ständig Sonderangebote
Digitalservice und große Vorführanlage

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der **MIBA**.

48 Jahre modellbahnen & Modellautos

Turberg

Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin
Ecke Rankestraße • www.turberg.de

Telefon 030/2199900

Das Einkaufsparadies

Eine einzigartige Vielfalt in den Bereichen MODELLBAHNEN, MODELLAUTOS, PLASTIKMODELLBAU, AUTORENNBAHNEN UND RC-CARS und großer Buchabteilung mit Videos, DVD's, Zeitschriften und CD-ROMs präsentieren wir Ihnen auf

über 600 qm Verkaufsfläche

Top-Angebote, attraktive Neuheiten, Super-Auswahl!
Das müssen auch Sie gesehen haben! Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Bestell-FAX 030 / 21 999 099 • Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 10.00 – 19.00, Sa. 10.00 – 16.00 Uhr

Modellbahn Pietsch

Prühßstraße 34 • 12105 Berlin/Mariendorf
Telefon (0 30) 7 06 77 77 • www.modellbahn-pietsch.de

Märklin – Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0

37486 Elektrolok Baureihe 143 der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS), beschriftet als 243 822-4 im Design der „Weißen Lady" statt ~~359,99~~ EUR nur 259,99 EUR

Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versandkosten)!

APC
www.apc-miniaturmodell.de

APC Adams GmbH
Scheurenfeld 5 • 51766 Engelskirchen
Tel.: 02263/951468 • Fax: 02263/951469
e-mail: office@apc-adams.de

Ersatzteile für Roco FLEISCHMANN Lima, Märklin

ESU -Decoder

Reparaturen, Lackierungen, Faulhaber-Umbauten

SW **Schmidt** Roco **Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos** ... und mehr!

45000 Artikel • 90 Hersteller

Schauen Sie unter
www.schmidt-wissen.de was "läuft"
oder fordern Sie kostenlos unsere neuen Informationen an.

W. Schmidt GmbH, Am Biesem 15, 57537 Wissen • Tel. 02742/93050 oder -16 • Fax 02742/3070
E-Mail: info@schmidt-wissen.de • Schmidt im Net: www.schmidt-wissen.de

haar

MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 04298 / 916521
Info@haar-lilienthal.de
Öffnungszeiten: Mo.–Fr, 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Riesig!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

Modellbahn Apitz

Vorbestellpreise bei uns

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der **MIBA**.

Hüner bein
Modell Center Aachen
www.huenerbein.de
Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

FACHHÄNDLER AUFGEPASST!
Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife.
Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr...vieles mehr
seit 1977
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

MÄSER MODELL & TECHNIK
Bahnhofstraße 7
63654 Büdingen
Tel.: 06042/3930 • Fax. 06042/1628
Email Modell.Technik@t-online.de

ANKAUF
Ihr Märklin Fachgeschäft im Odenwald
Michelstädter Modellbahntreff
Angelika Hotz • Braunstraße 14 • 64720 Michelstadt
Wir führen Neuware, Gebrauchtes und Sammlermodelle.
Besuchen Sie unseren zertifizierten Online-shop unter
MichelstaedterModellbahntreff.de
Tel.: 0 60 61 / 92 16 92 • Fax: 0 60 61 / 92 16 93
E-Mail: Angelika-Hotz@t-online.de
Geöffnet: Vorm. Donnerstag–Samstag 9.30–12.30 Uhr • Nachm. Do. + Fr. 14.30–18.00 Uhr

WERST
MODELL BAHN UND BAU
WIR LEBEN MODELLBAHN
Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
für Modellautos, Eisenbahnen
und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise
Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

ASOA
www.asoa.de
Produktionsende ASOA
nach 38 Jahren
Leider sehen wir uns gezwungen, aus Alters- und Gesundheitsgründen unsere Fertigung einzustellen. Es gibt aber noch einen ordentlichen Lagerbestand. Der Vertrieb von Zubehör für die Baugröße 1 wird jedoch weitergeführt.
Klaus Holl ASOA
info@asoa.de www.asoa.de

Böttcher Modellbahntechnik
Dampföl & Reinigungsöl BM 7503
9,90 €
Preise inkl. MwSt. zz. Versand
- wirkt sofort schmutzlösend
- greift keinen Kunststoff an
- geeignet für Schienenreinigungswagen
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter
DIREKT VOM HERSTELLER
Böttcher Modellbahntechnik
Stefan Böttcher / Am Hechtenfeld 9
86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960
ständig neue Angebote im Onlineshop
www.boettcher-modellbahntechnik.de

MÄRKLIN
Omas's und Opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingeschäft
A-5020 Salzburg • Auerspergstr. 55 • Tel. 0043/0662-876045 Fax: 875238
Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 9.00-12.00 Uhr u. Mo.-Fr. 14.30-18.00 Uhr
Wir führen von Märklin: alt und neu in Spur H0, I u. Z. Primex, Hobby, Exclusiv (MHI) Delta & Digital, Ersatzteile.
Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Tillig, Viessmann sowie Puppen, Steiff-Replicas und Blechspielzeug sowie alle weltweiten Sondermodelle von Märklin.

HOBBY SOMMER
www.hobbysommer.com
Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos
Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)
Shop: Salzburg • Schrannengasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)
Aktuelle Angebote und Kundenrundschreiben gratis • Postkarte genügt!

© Otto Humbach

MIBA-Neuheiten-Ausgabe *
auch als eMag erhältlich

Neuheiten 2025
komplett und kompetent

Jetzt am Kiosk!

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 200 Firmen • ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

Prallvoll mit Modellen und Meinungen:

Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2025.

Das *MIBA*-Team recherchierte für Sie die Neuheiten von rund 160 Firmen, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA*-Ausgabe des Jahres.

Best.-Nr. 02213 · € 12,90

Hier geht´s direkt zum MIBA-Sonderheft

Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/report**

Kleinanzeigen

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 09.05.2025

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

Suche und verkaufe: **US – Messinglokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Märklin H0-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 EUR. Tel.: 0173/6549131 (DA).

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett, EUR1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,8 HAG-0 bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann H0 24 Zugpackungen mit Dampfloks + 19 Loks und Roco H0 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern. Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen H0 ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. EUR 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch); 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 EUR martinjrichter@gmx.de

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin NoHAB-Diesellok (Norwegen), Nr. 39671 (mfx, Sound) (ohne Originalkarton), kaum gelaufen: 150,- EUR; Märklin BR 95 (Nr. 39095, aus Insider-Modell 2016), kaum gelaufen: 200,- EUR.

Bemo HOm abzugeben. Neu; Gebrauch; Defekt; An Nutzer oder Klub. Keine Händler, Ware muss überprüft werden. U.a. 4 Triebwagen 6 Loks 5 Personenwagen und circa 40 Güterwagen. 3 „Sartsets" und 20 defekte Wagen. Tel. 0176-43665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOm mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! Alle Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

H0-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis, Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

Mit Millimeteranzeigen in der MIBA werben.

Verkaufe ein Roco Bastelwaren Konvolut H0. Information unter miehlingm@aol.com

Verkaufe oder Tausche Trix-C Gleis Drescheibe 230, -(neuwertig, unbenutzt, OV, + 3 zus. Auffahrgleise) oder Tausche gegen H0=digital EP 4 Loks (Wagen) neuwertiger Zustand. 0641-52400, dimuepep@gmail.com

Gesuche H0

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur H0 und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806 ab 18.00 Uhr o. gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

Kleinanzeigen

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei, zahle Bestpreise b.Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.eu – Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603 oder E-Mail: albue@t-online.de.

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe LGB-Modulanlage (50 Module), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO www.boecker-gartenbahn.jimdofree.com; juergen.boecker-varel@t-online.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne

Mit Millimeteranzeigen in der MIBA werben.

Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Samml. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de
Feine Details und
Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

Kleinanzeigen

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00 EUR versandkostenfrei (in D). Liste anfordern unter lockpeter070@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Verk. MEB 1960-2024, und EM 1991-2024 teils gebunden, 5,00 EUR /Jg., nur Abholung. hjschubart@gmail.com

Aus Haushalts- und Sammlungsauflösung abzugeben: diverse Eisenbahnliteratur, Bildbände, Zeitschriften, Wandkalender seit 1968, Videokassetten und DVDs, etc. Übersichtsliste kann angefordert werden unter zoikeo@gmx.de oder 0176 83514693.

Gesuche Literatur, Film und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies + Das

www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr

Gut erhaltene glasklare Wandvitrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitrinen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60 EUR nur Abholung in Esslingen a.N, birgitberg1958@gmail.com

Zwei schöne stabile Wandschränke (Buche) mit 9 Böden Roco Gleis. 1,90m br, 91cm ho, 11,5cm tief, 16,7m Gleislänge, auch einzeln erhältlich. Preis Verhandlungssache, weitere Infos unter eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

Verkaufe Uniformen der DR: 1x Sommerjacke gebraucht Gr.102; 1x Regenmantel neuwertig Gr.52; 1x Jackett mit Hose neuwertig Gr.106; 1x Jackett mit 2 Hosen neuwertig Gr.110; 1x Winterjacke mit Fell gebraucht Gr.106; 1x Winterjacke mit Fell neuwertig Gr.110. Preis 240 EUR. Verkauf nur als Gesamtpaket. Bei Interesse bitte melden unter stephie_91@web.de oder an Stephanie Döberin, Rotbuchenring 5, 17033 Neubrandenburg. Versand (7 EUR) erfolgt ausschließlich innerhalb von Deutschland.

Gesuche Dies + Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de
Info's · Workshops · Fotografie

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de –
News / Modellbahnsofa –

Gut erhaltene glasklare Wandvitrinen aus Acrylglas für Eisenbahnmodelle in der Baugröße HO Insgesamt 13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm; 9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle Vitrinen von der Fa. Herveling in Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60 EUR nur Abholung in Esslingen a.N, birgitberg1958@gmail.com

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

Freudenststadt/ Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www. Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100. G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht EUR 80. info@schlossfuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: www.americaline.org, Tel.: 04022886606

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn-Auto-Börsen,
Melsungen So. 06.04. von 10:30-14:30, Kulturfabrik, Spangerweg 43 34246 Vellmar So. 04.05. von 10-14:30, Mehrzweckhalle – Frommershausen, Pfadwiese 10, 99867 Gotha Sam. 10.05. von 10:00-14:30, Stadthalle, Schützenplatz 1, 04159 Leipzig Sam. 14.06. von 10-14:30, Leipziger Hotel, Hallesche Str.190 Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jens-berndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnbörse-berlin.de jeweils von 10 bis14 Uhr, Herzog 01736360000, 26.04. Zwickau Neue Welt, 10.05. Samstag Dresden Johann Stadthalle

ModellEisenBahn Börse Oberasbach am 25.05.25 von 9:00 bis 14:00 Uhr, 90522 Oberasbach, Jahnstraße 16, Tel.:0911/696914 zef.ev@web.de, www.Modellbahnteam-Oberasbach.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de
21.04. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
27.04. Mönchengladbach
Kaiser-Friedrich-Halle
Hohenzollernstr. 15
01.05. Troisdorf, Stadthalle
Kölnerstr. 167
Marktzeiten 11-15 h
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 09.05.2025

Digitaltechnik für alle!

Herstellerunabhängig werden die digitalen Komponenten – vom Decoder bis zur Zentrale – detailliert und leicht verständlich erläutert.

128 Seiten · ca. 190 Abb.
ISBN 978-3-96968-013-1
€ (D) 24,99

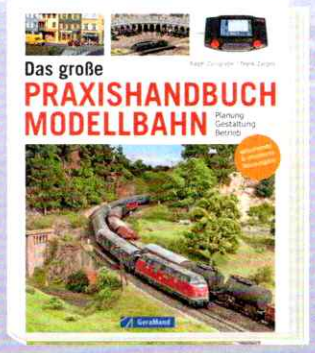
Clevere Digitalprojekte zum Nachbauen für die H0-Modellbahn.

128 Seiten · ca. 260 Abb.
ISBN 978-3-96453-604-4
€ (D) 28,99

e

Auch als eBook erhältlich.

ISBN 978-3-98702-010-0
€ (D) 29,99



ISBN 978-3-96453-070-7
€ (D) 32,99

ISBN 978-3-96453-603-7
€ (D) 29,99

ISBN 978-3-96453-674-7
€ (D) 24,99

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

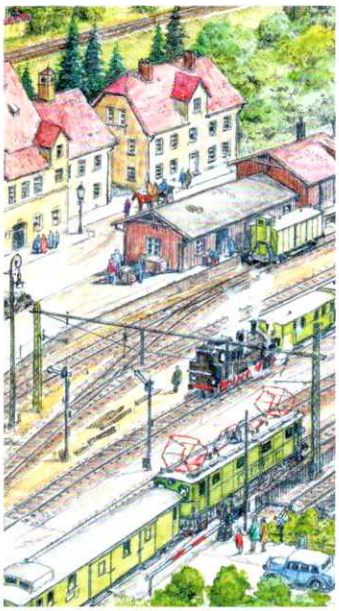
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

© Markus Tiedtke, Dirk Rohde, Michael U. Kratzsch-Leichsenring
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Unsere Fachhändler

Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



10318 Berlin
MODELLBAHNBOX KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK RAINER MÄSER
Bahnhofstraße 7
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA

67146 Deidesheim
moba-tech
der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
Werst Modell Bahn und Bau
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
www.werst.de • info@werst.de
FH/RW EUROTRAIN

01445 Radebeul
MODELLEISENBAHNEN Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

52062 Aachen
M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11–15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

71334 Waiblingen
EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

01454 Wachau
Modellbahnshop elriwa
Ihr Fachhandel für Modellbahnen und Zubehör
Radeberger Str. 32 • Tel.: 03528 / 441257
www.elriwa.de • info@elriwa.de
FH

28865 Lilienthal b. Bremen
HAAR MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
Info@haar-lilienthal.de
FH/RW

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

01855 Sebnitz
MBS MODELL + SPIEL GMBH
MODELLBAHNEN & ZUBEHÖR ALLER SPURWEITEN
Lange Straße 5/7
Tel.: 035971 / 78 99-0 / Fax: 78 99-99
www.mein-mbs.de
FH/RW

34379 Calden
RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modelleisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

04159 Leipzig
bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

70180 Stuttgart
SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

PRESSE & BUCH IM BAHNHOF

BAHNHOFSBUCHHANDLUNG Karl Schmitt & Co. KG

Eine große Auswahl an VG Bahn-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel, Baden-Baden/Oos und Göttingen.

www.buchhandlung-schmitt.de

PRESSE & BUCH IM BAHNHOF

Unsere Fachhändler

Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

73431 Aalen
MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

71638 Ludwigsburg
ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdbR
Attenberg 1
Tel.: 08509 / 2036 • rockt@t-online.de
https://www.ebaystores.de/lok1000
FH/A

75339 Höfen
DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
+ ELEKTRONIK
Hindenburgstr. 31
Tel.: 07081 / 6757
www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

86199 Augsburg
AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann e.K.
Vilsvorstadt 11, 13, 15
Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Hauptstr. 27
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
Schweiggerstr. 5
Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN

93455 Traitsching-Siedling
MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
Am Berg 12
Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
www.jordan-modellbau.de
FH

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife. Tel.: + 49 - 89 130 699 523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

AUFBRUCH IN EINE NEUE ZEIT

NEU

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 waren in Deutschland enorme Kraftanstrengungen erforderlich, um in den drei Westzonen wieder einen regulären Bahnbetrieb zu ermöglichen. Große Symbolkraft hatte 1949 die Umbenennung der Reichsbahn (West) in Deutsche Bundesbahn. Einmalige Zeitdokumente aus der frühen Nachkriegszeit bis 1955 belegen die teils mühsamen Fortschritte. Schon bald mischten sich die ersten modernen Fahrzeuge unter die Dampfloks.

192 Seiten · ca. 290 Abb.
ISBN 978-3-98702-100-8
€ 49,99

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

© Nadzeya Pakhomava - stock.adobe.com

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Vorbild

Fr 25.4.

- Vom Zechenbahnhof Piesberg zum Stahlwerk Georgsmarienhütte, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

Sa/So 26./27.4.

- Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen mit Gastlok 01 066, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Museumszugfahrten, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de
- Bahnerlebnistage Sächsische Schweiz bei der Schwarzbachbahn, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de
- Pendelfahrten zur Leistungsschau Luckau, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

So 27.4.

- Gartentag in der Lokwelt Freilassing, 10–17 Uhr, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de
- Frühjahrsfahrt mit E 10 228 von Stuttgart nach Prien am Chiemsee, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Frühjahrsfahrt von Hanau zum Bahnhofsfest in Stockheim, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Saisoneröffnung im Lokpark Braunschweig, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- Festtag „150 Jahre Nationalbahn" in Etzwilen mit Sonderfahrten und Fahrzeugausstellung, www.nationalbahn.ch

So 27.4., 4.5., 18.5.

- Dampftage im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www. eisenbahnmuseum-heizhaus.com

Mi 30.4.

- Walpurgisfahrt bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Do 1.5.

- Modellbau-Fahrtag im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de
- Tag der Arbeit am Schauplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- Schienenbusfahrt von Schönberg (Vogtl.) zur Thüringer Bergbahn, Tel. 0172 1908236, www.wisentatalbahn.de
- Sonderfahrten auf der Windbergbahn zwischen Dresden und Leisnitz, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmeringbahn.de
- Dampffahrten zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de
- Fahrtag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, 10–17 Uhr, www.feldbahn-fortuna.de
- Saisoneröffnung im Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Tel. 06222 9599517, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de

Do 1.5., So 11.5.

- Der „Feurige Elias" fährt zwischen Korntal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de

Do 1.5., So 18.5.

- Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de
- Saisoneröffnung und Intern. Museumstag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de

Do 1.5., So 25.5.

- Fahrten auf der Albtalbahn von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de

Do 1.5., 29.5.

- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de
- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de

Do 1.5., 29.5., Sa/So 3./4.5., So 18.5.

- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, 1.5. mit Bahnhofsbiergarten, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

Do 1.5., 29.5., So 4.5.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

Do 1.5., 29.5., So 11.5.

- Dampfbetrieb Neustadt (Weinstraße) – Elmstein, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de

Do 1.5., 29.5., So 18.5.

- Der „Kaffkieker" fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de
- Museumsfahrten Harpstedt–Delmenhorst, Tel. 04244 2380, www.jan-harpstedt.de

Sa 3.5.

- Tag der offenen Tür im Lokschuppen Wismar, Tel. 0171 1765137, www.lokschuppen-wismar.de
- Sonderfahrt zur Dampflok-Parade in Wolsztyn (PL) von Cottbus und Dresden, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de,
- Der Weseler Stadt Express verkehrt anlässlich der Maikirmes, Tel. 0281 20617960, www.hsw-wesel.de
- Sonderfahrt mit dem VT 95 von Basdorf über Berlin zum Kulturdampf-Festival nach Luckau, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
- Dampfschnupperfahrt mit 35 1097 von Treysa nach Nidda, Tel. 06698 9110441, www.eftreysa.de

Sa/So 3./4.5.

- Saisoneröffnung im Lokschuppen Wittenberge, Tel. 03877 561230, www.dampflok-wittenberge.de
- Abschied 52 7596: Rundfahrten Rottweil–Hochrhein–Sauschwänzlebahn (3.5.) – Schwarzwald (4.5.), Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Kulturdampf-Festival in Luckau mit Fahrzeugausstellung und Pendelfahrten, Tel. 03544 129950, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum Riedlhütte, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de

Sa/So 3./4.5., Do 29.5.

- Fahrtage auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

Sa/So 3./4.5., Do bis So 29.5. bis 1.6.

- Fahrbetrieb beim Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg, 30.5. öffentliche Fotofahrt, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

So 4.5.

- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de
- Führung durch das historische Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Mit dem Dampfzug über die Schwäbische Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com
- Saisoneröffnung im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de

So 4.5., 11.5., 18.5.

- Triebwagenfahrten auf der Bleckeder Kleinbahn, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

So 4.5., 18.5.

- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, 18.5. Ententreffen am Bahnhof Hüinghausen, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de
- Das Rhönzügle fährt nach Mellrichstadt, Tel. 09778 91230, www.freilandmuseum-fladungen.de
- Museumsfahrten von Kappeln nach Süderbrarup, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.de
- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

Sa 10.5.

- Museumsnacht im Eisenbahnmuseum Leipzig, 18–24 Uhr, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Sonderfahrt mit DR-V100 003 von Stassfurt zur Museumsnacht in Halle, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de
- Thüringenrundfahrt mit BR 132 und BR 86 von Weimar über Erfurt, Gera und Jena,

Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de

- Mit 50 3616 von Schwarzenberg über Johanngeorgenstadt nach Mariánské Lázně (Marienbad), Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- Chemnitzer Museumsnacht am Schauplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- 30. Löbauer Maschinenhaustage mit Lokausstellung, Tel. 03585 219600, www.osef.de
- Schienenbus-Sonderfahrt zum Freilandmuseum Wackershofen oder in die Salzsiederstadt Schwäbisch Hall, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Sa/So 10./11.5.

- Abschiedsfahrt mit 52 7596 von Rottweil nach Gera, Hinfahrt am 10.5., Rückfahrt am 11.5., Tel. 0741 17470818, www. eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Fahrtage anlässlich der Jagsttalwiesenwanderung mit Diesellok 22-02, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de

So 11.5.

- Museumsfahrten in Minden mit der Dampflok T 93 „Kattowitz 7348", Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Fahrten mit Dampf zwischen Kassel und Naumburg, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de
- Fahrten auf der Wiehltalbahn, Tel. 02261 77597, www. eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

Fr. 16.5.

- Gin-Tasting im Zug der Extertalbahn, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de

Sa 17.5.

- Sonderfahrt von Chemnitz nach Žatec und Lužná u Rakovníka, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Mit dem Schienenbus zur Dampferfahrt mit der „Hohentwiel" auf dem Bodensee, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Mit 23 1097 von Zwickau nach Prag oder zum Dampflokfest ins Eisenbahnmuseum Lužná u Rakovníka, Tel. 0351 56393930, www.fluegelradtouristik.info

Sa/So 17./18.5.

- Bahnhofsfest beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Großes Lokschuppenfest im historischen Bw Hanau, Pendelfahrten vom Hanauer Hauptbahnhof, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 18.5.

- Internationaler Museumstag in der Lokwelt Freilassing, 10–17 Uhr, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de
- Tagesfahrt mit E 10 228 von Schorndorf zum Weltkulturerbe Völklinger Hütte, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Familienfahrtag auf der Extertalbahn, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- Maifahrtag bei der Feldbahn Schlanstedt, Tel. 0172 5349229, www.feldbahn-schlanstedt.de

So 18.5., 25.5.

- Betriebstage bei den Museumsbahnen Schönberger Strand, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de

Sa 24.5.

- Rattenfänger-Express mit 78 468 von Lengerich nach Hameln, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- BBQ-Express Extertalbahn, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de

Sa/So 24./25.5.

- 30. Weimarer Eisenbahnfest im Bw Weimar, 9–17 Uhr, Tel. 0177 3385415, www. thueringer-eisenbahnverein.de
- 150 Jahre Flöhatalbahn: Festwochenende mit historischem Zubringerverkehr von Cottbus, Dresden und Glauchau, Tel- 0371 4933041, www.erzgebirgsbahn.de
- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

So 25.5.

- Dampfzugfahrten zwischen Zwettl und Waldhausen, Tel. 0043 677 64304259, www. lokalbahnverein.at
- Aktionstag im Lokschuppen Aumühle Fahrzeugschau, Modellstraßenbahnen, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de

Do 29.5.

- Dampfsonderfahrt ins Eisenbahnmuseum Schwarzenberg und nach Schlettau, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Mit einer historischen Diesellok von Chemnitz nach Holzhau, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Pendelfahrten mit 78 468 auf dem Haller Willem Bielefeld–Halle (Westfalen), Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Mit der historischen Diesellok V 45 und dem Asse-Bummler von Braunschweig und Wolfenbüttel nach Wittmar, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- Mit 03 2155 zur Müritz Sail nach Waren, Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
- Vatertagssonderzug an den Chiemsee: Mit E 69 05 von München nach Prien, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu
- Museumsfahrten auf der Wittlager Kreisbahn, Tel. 05474 302, www.museums-eisenbahn-minden.de

Do bis So 29.5. bis 1.6.

- Schwarzenberger Eisenbahntage mit Lokparade und Modellbahntauschmarkt (31.5.), Tel. 0371 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- 4. Nördlinger Eisenbahnfest mit Dampfzugfahrten nach Gunzenhausen (außer 30.5.) und Zubringerfahrten von München (29. und 31.5.), Nürnberg (29.5.) und Rottweil (29.5.), Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Sa 31.5.

- Mit dem Traditionszug von Berlin oder Luckau zu den 32. Karl-May-Festtagen in Radebeul, Tel. 03544 129950, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- 50 Jahre-Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de

Modell

Bis 3.5.

- Fahrtag der IG Modell-Eisenbahn Partenstein im Gebäude der Weber-Werbung GmbH an jedem ersten Samstag, 13–17 Uhr, Tel. 09355 970426

Fr bis Sa 25.4. bis 27.4.

- Modellbahn-Ausstellung in der Trabrennbahn Berlin-Karlshorst, Tel. 0152 01940750, www.vbbs-weinbergsweg.de

Sa 3.5.

- Große Modellbahnbörse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 0162 6605660, www. thueringer-eisenbahnverein.de

So 4.5.

- Fahrtag der Modelleisenbahner Soest, mit Börse in Neuengeseke, 11–17 Uhr, Tel. 02921 16940, www.mes03soest.de

Sa 10.5.

- Modellbahnbörse der MEF Frankenthal in der Halle des TV 1864/04 in Lambsheim, 10.30–16 Uhr, Tel. 06233 63166, www.mef-frankenthal.de

Sa/So 10./11.5.

- 20 Jahre Eisenbahnfreunde Hadmersleben: im alten Speicher „Feldmann" in Oschersleben, Tel. 039408 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

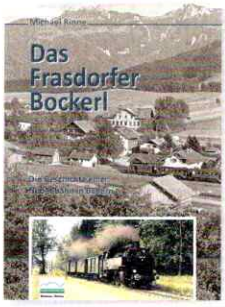
Sa/So 17./18.5.

- Gartenbahn-Treff mit Modellbahnausstellung des Eisenbahnvereins Langenau am Bahnhof Brand-Erbisdorf, 10–17 Uhr, Tel. 037322 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de

So 18.5.

- Ausstellung im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Kahlgrund mit Fahrbetrieb auf den Anlagen „Spessartrampe" und „Kahlgrundbahn", 10–17 Uhr, Tel. 0160 6649525, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de

Alle genannten Termine und Angaben ohne Gewähr! Bitte unbedingt vor Besuch beim Veranstalter rückversichern!



Das Frasdorfer Bockerl. Die Geschichte einer Nebenbahn in Bildern

Michael Rinne

163 Seiten mit über 300 Abbildungen, 5 statistischen Tabellen, 15 Kursbuchtabellen, Gleis- und Lageplänen, Gebäudezeichnungen sowie Faksimiles historischer Dokumente; Festeinband im Hochformat 17,5 x 24,5 cm; **€ 19,70;** Brienna Verlag Achenmühle

Die oberbayerische Stichbahn von Rosenheim via Rohrdorf nach Frasdorf gilt seit langem als womöglich einzigartiges historisches Musterbeispiel einer bayerischen Lokalbahn von – wie man liest – „unverwechselbarer Originalität". Die Strecke stand wiederholt im Mittelpunkt interessanter Vorbild- und Modellpublikationen von Horst Obermayer sowie Christian Gerecht, Günter Fromm, Armin Franzke und Anderen.

Nun, da vom Vorbild auf dem letzten Streckenabschnitt mit dem Endbahnhof Frasdorf fast jede Spur fehlt, hat sich Michael Rinne in seltener Gründlichkeit des Themas angenommen. Mit seinem vollauf gelungenen Buch über dieses Idealvorbild für bayernaffine Modellbahner hat der Autor eine höchstwahrscheinlich erschöpfende Publikation geliefert, die kaum Fragen offen lässt. Ob Gleise oder Gebäude, Loks oder Wagen: Michael Rinne liefert lückenlos.

Wer dieses Werk unkompliziert und schnell erhalten möchte, nutzt die Bestellmöglichkeit unter www.bahnbuch.de beim FachBuchZentrum & Antiquariat Stiletto. *Franz Rittig*

Diesellokomotiven der ÖBB I

Günter Kettler, Johann Blieberger und Josef Pospichal

144 Seiten mit 98 Farb- und Schwarzweißabbildungen sowie 42 Fahrzeugskizzen; Festeinband im Querformat 24,0 x 20,5 cm; **€ 45,00;** Verlag Bahnmedien.at/Bild Wien

Wer in diesem handlichen Buch lediglich einen Bildband vermutet, unterschätzt das vorliegende Werk: Bevor die ÖBB-Streckendiesellokomotiven en detail vorgestellt werden, erläutert Mit- und Textautor Günter Kettler die konstruktive Entwicklung von Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Dabei hat er stets den konkreten Bezug zu Österreich im Auge und erinnert u.a. an die „Grazer Waggon- und Maschinen-Fabriks AG", die 1900 ihren ersten Dieselmotor vorstellte. Günter Kettler gelingt der technikhistorische Nachweis, dass moderne Diesellokomotiven ohne funktionssichere Systeme der Kraftübertragung vom Motor auf die Antriebsachsen undenkbar geblieben wären.

Im Anschluss an die faszinierend geschilderte Entwicklung von Dieselloks und Triebwagen in Österreich folgt die eingehende Beschreibung der regelspurigen Baureihen 2020, 2041, 2043, 2043.5, 2143, 2045, 2048 und 2050. Auch hier steht der technikgeschichtliche Entwicklungsaspekt im Vordergrund.

Die repräsentative Fotodokumentation erfolgt großformatig und in höchster Druckqualität. Viele Motive überzeugen zudem mit gekonnter Einbindung der Lokomotiven und Züge in die Landschaft. *Franz Rittig*

Grafing Bahnhof–Ebersberg–Wasserburg Stadt. Von Bockerln zur S-Bahn: 120 Jahre Filzenexpress

Karl Bürger

54 Seiten mit 90 Abbildungen, 21 historischen Lage- und Gleisplänen, Kursbuchauszügen und Fahrkarten, Heftbindung im Hochformat 21 x 30 cm; **€ 15,00;** Eigenverlag Karl Bürger o. O.

Der Lokalbahnhof Wasserburg genießt schon lange das Interesse von Modellbahnern, die ihr Ideal im Bau von so überschaubaren wie (möglichst) eigenständigen Betriebsdioramen sehen: Die räumlich-optische Abgrenzung des Endbahnhofs von der ankommenden Strecke durch eine tunnelartige Unterführung am Ufer des Inn gilt als ideale Diorama-Trennwand und regte wiederholt zum Nachbau an. Schon von daher dürfte die großformatige Broschüre Karl Bürgers auf Interesse stoßen.

Die allerdings ausschließlich vorbildorientierte Arbeit reicht vom historischen Ringen der Stadt Wasserburg um einen Bahnanschluss bis zur Stilllegung der östlichen Endstrecke, während der westliche Teil bekanntlich modernisiert und erfolgreich in das Münchener S-Bahn-Netz integriert wurde. Die Publikation enthält zahlreiche, darunter historisch recht aufschlussreiche Abbildungen aus der Lokalbahnzeit und viele Originalgleispläne.

Wer dieses Werk unkompliziert und schnell erhalten möchte, nutzt die Bestellmöglichkeit unter www.bahnbuch.de beim FachBuchZentrum & Antiquariat Stiletto. *Franz Rittig*

Luxemburger Eisenbahnen im Modell

Pit Karges

70 Seiten, ca. 200 Farbfotos, 6 Tabellen, Zeichnungen, Screenshots; Paperback im Hochformat DIN A4; **€ 15,00;** Eigenverlag

Da es für Luxemburger Eisenbahnen im Modell nahezu nur Lackierungsvarianten, aber kaum „echte" Luxemburger Modelle gibt, haben sich die ModellBahnFreundeJunglinster (MBFJ) dem Selbstbau im großen Stil verschrieben. Und da dieses „Selbermachen" völlig unabhängig irgendwelcher Bahngesellschaften oder Architekturstile ist, sind die entsprechenden Techniken für alle Modellbahner interessant, die nicht nur Modelle „von der Stange" ihr Eigen nennen wollen. Der Autor Pit Karges ist MIBA-Lesern durch diverse Veröffentlichungen kein Unbekannter.

Neben Erläuterung der verschiedenen Vorbildbedingungen und CFL-Eisenbahnepochen liegt der Schwerpunkt aber klar auf dem Modellbau mit seinen vielfältigen Techniken. Seien es regionaltypische (Empfangs-) Gebäude oder Güterwagen für die Montanindustrie, hier werden von Lasercut und Fräsen bis hin zum 3D-Druck oder dem Herstellen von weißen (!) Decals verschiedenste Techniken beschrieben. „Fürs Auge" werden Anlagen mit Luxemburger Motiven gezeigt. Das Heft ist also nicht nur CFL-Freunden zu empfehlen. Bezug direkt unter: modellbunn@yahoo.de. Außerdem ist das Heft in der Buchhandlung ‚Ernster' in Luxemburg erhältlich *Ludwig Fehr*

EINSTEIGER-ANGEBOT

Werden Sie zum SPEZIAListen

2 für nur € 12,90 (statt ~~€ 25,80~~)

- ✓ **2für1-Angebot: Sie sparen die Hälfte!**
- ✓ **Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!**
- ✓ **Die *MIBA Spezial*-Hefte kommen bequem frei Haus***

Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA Spezial ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für **€ 12,50 pro Heft** sechsmal im Jahr frei Haus (**Jahresabo € 75,-**).

Hier geht´s direkt zum Abo

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**

Blauer Blitz der ÖBB in H0

In einem Set erschien bei Jägerndorfer die zweiteilige Garnitur des Dieseltriebwagens der Reihe 5145 in der Baugröße H0. Das Modell gibt die Ausführung des Vorbilds mit vier Führerstandsfenstern, niedrigem Dach und erhabenen Zierlinien wieder; seine Beschriftung entspricht der späten Epoche III bzw. der frühen Epoche IV.

Jägerndorfer Art.-Nr. 25100 (DC) **€ 374,90** Art.-Nr. 25102 (DCC mit Sound) **€ 494,90** erhältlich im Fachhandel

Doppelstöcker für die S-Bahn Dresden in TT

Mit einem zweiteiligen Set bietet Tillig weitere Doppelstockwagen nach dem Vorbild der S-Bahn Dresden in der Baugröße TT an. Die beiden Wagen der Gattung DBpza 780.4 tragen die aktuelle Beschriftung des Vorbilds, die Tillig mit der Unterstützung des Verkehrsverbunds Oberelbe GmbH (VVO) realisieren konnte; die Doppelstockwagen sind bei der S-Bahn Dresden seit 2007 im Einsatz.

Tillig Art.-Nr. 01093 **€ 153,–** erhältlich im Fachhandel

Hölzerne Hütten für Bahn und Garten in H0

Nach einem Vorbild im Erzgebirge entstand die kleine „Wartehalle Siegelhof" von Busch. Vielseitig einsetzbar ist zudem das „verwitterte Nebengebäude" – der Fachwerkbau kann als Stall in einem Bauernhof oder als Werkstatt in einem städtischen Umfeld eingesetzt werden. Die beiden Lasercutbausätze bestehen weitgehend aus Holz.

Busch Art.-Nr. 1942 (Nebengebäude) **€ 29,99** Art.-Nr. 1954 (Haltepunkt) **€ 24,49** erhältlich im Fachhandel

Durch Baden-Württemberg in N

Das Modell des vierteiligen elektrischen Triebzugs der Baureihe 440 wird von Piko in der Baugröße N angeboten. Der Zug trägt die aktuelle Lackierung des Vorbilds im „bwegt"-Design. Das Modell ist mit einer PluX12-Schnittstelle für den Digitalbetrieb vorbereitet, das Soundmodul der Sonneberger (Art.-Nr. 46190) lässt sich ebenfalls leicht nachrüsten.

Piko Art.-Nr. 40276 **€ 355,–** erhältlich im Fachhandel

DB-Diesel für den Intercity

In einer einmaligen Auflage bietet Märklin mit dem Modell der 218 341-6 in der Baugröße H0 eine interessante „Einzelgängerin" an. Das Vorbild der Diesellok erhielt im vergangenen Jahr im Ausbesserungswerk Cottbus die elegante lichtgraue IC-Farbgebung mit rotem Zierstreifen. Das Modell ist mit einem Sounddecoder ausgestattet; unter anderem lassen sich die Beleuchtungen von Führerstand und Maschinenraum digital schalten.

Märklin Art.-Nr. 39276 **€ 339,–**
erhältlich im Fachhandel

Autotransport in TT

Bei Tillig erschien in Kooperation mit Busch das Modell der Autotransportwagen-Einheit der Gattung Laaek 4357 im Maßstab 1:120. Die DR-Beschriftung entspricht der Epoche IV; beladen ist der Wagen mit acht Lada 1200.

Tillig Art.-Nr. 18592 **€ 179,10**
erhältlich im Fachhandel

Schweizer Güterwagen in N

Bei Hobbytrain erschienen die neukonstruierten Güterwagen der Gattungen K2 und K3, die zusammen in einem Zweierset mit der Beschriftung der BLS entsprechend der Epoche IV enthalten sind. Einzeln gibt es dagegen den K3 als Leihwagen des Bahnhofs Hannover-Linden für die Epoche I im Betriebszustand von 1920 in der Ausführung mit Stangenpuffern und Vollrädern.

Hobbytrain Art.-Nr. H24254 (Zweierset BLS) **€ 74,90**
Art.-Nr. 24256 (K3, Epoche I) **€ 38,90** erhältlich im Fachhandel

Funkstreife der Volkspolizei

Den Lada 1200 von Busch in der Baugröße H0 gibt es jetzt in einer weiteren Version – das Modell ist als Funkstreifenwagen der Volkspolizei der DDR mit dem typischem Signalbalken für Blaulicht und Lautsprecher ausgestattet.

Busch Art.-Nr. 50102 **€ 23,99**
erhältlich im Fachhandel

Stückgutverkehr in TT

Die Leig-Einheit wird von Hädl nun auch für die Epoche II angeboten. Von den bereits realisierten Varianten unterscheidet sich das Modell durch die Schiebetüren mit Fenstern und die Dachlüfter; es ist bereits komplett zugerüstet.

Hädl Art.-Nr. 113181-98 **€ 126,95**
erhältlich direkt

Schwere Kesselwagen für TT

Die sechsachsigen Kesselwagen mit Bremserhaus sind von Karsei in der Baugröße TT erhältlich. Sie werden in den Ausführungen der Epochen II und IV angeboten.

Karsei Art.-Nr. 23080 (Epoche II)
Art.-Nr. 23083 (Epoche IV) **je € 89,95**
erhältlich im Fachhandel

Diesellok mit Varianten in TT

In MIBA 4/2025 haben wir bereits das Modell der BR 132 der DR von Tillig getestet – auf seiner Basis erschien nun gleich die nächste Formvariante. Mit der Baureihe 241 bildeten die Sebnitzer dabei die remotorisierte Ausführung nach. An den Seitenwänden wurden die neuen MD-Gitter korrekt nachempfunden, im Dachbereich sind jetzt Klatte-Gitter in den Schrägen sowie die Spannbänder zur Befestigung der Dachhauben zu sehen. Die elektrische Bremse zeigt eine andere Bauform, über dem Kühler sind die Siemens-Lüfter der Epoche V auszumachen. Auch die Frontscheiben entsprechen der DB-Ausführung. *sk*

Tillig Art.-Nr. 05771 **€ 235,90** erhältlich im Fachhandel

Taurus fürs Ticket – in TT

Das Modell des „Taurus" von Piko im Maßstab 1:120 ist in einer Lackierungsvariante erhältlich – das Vorbild 182 023-2 erhielt eine aufwendige Folienbeklebung und macht damit auf das Deutschlandticket aufmerksam.

Piko Art.-Nr. 47441 **€ 112,–** erhältlich im Fachhandel

Nachwuchs in H0

Bei Noch wurden die ersten Neuheiten im Figurenbereich ausgeliefert. Dazu gehören die beiden Sets mit vier kleineren Kindern auf Kinderfahrrädern bzw. sechs Mädchen im Teenageralter in eher sommerlicher Kleidung – die warme Jahreszeit rückt schließlich wieder näher ...

Noch Art.-Nr. 15908 (Kinder) **€ 13,99** Art.-Nr. 36517 (Teenager) **€ 13,99** erhältlich im Fachhandel

Ellok mit Sound in N

In der Baugröße N kommt auch das Modell der BR 101 von Piko in einer Beschriftungsvariante – die Folienbeklebung des Vorbilds macht für den Urlaub im Tessin und das Reisen mit der Bahn Werbung. Das Modell ist jetzt zudem bereits mit einem Sounddecoder ausgestattet.

Piko Art.-Nr. 40569 **€ 330,–** erhältlich im Fachhandel

Mit dem Schnellzug nach Griechenland

In einem Dreierset wurden von A.C.M.E. weitere Wagen für den „Attika Express" ausgeliefert. Das Set B enthält zwei Liegewagen der Griechischen Staatsbahn OSE und einen DB-Gepäckwagen der Gattung Dms 905.0; die Beschriftung der Modelle entspricht der Epoche V. Das Vorbild verkehrte von 1989 bis 1993 zwischen München und Athen, derzeit gibt es leider keine direkte Verbindung mehr. Aber wenigstens kann man sie im Kleinen nachempfinden ...

A.C.M.E. Art.-Nr. 55246 **€ 266,90** erhältlich im Fachhandel

Schwere Ellok mit Streifen

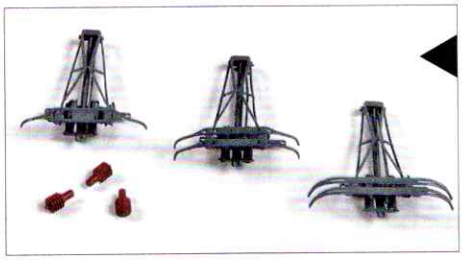
In einer einmaligen Serie legt Roco das H0-Modell der 151 018-9 in der auffälligen Lackierung des Münchner Unternehmens Lokomotion – dort endete der Einsatz der schweren Ellok im vergangenen Jahr.

Roco Art.-Nr. 7500115 (DC) **€ 279,90**
Art.-Nr. 7500115 (DCC mit Sound) **€ 379,90**
erhältlich im Fachhandel

Wagen mit Haube in H0

In einem Zweierset sind die neukonstruierten Teleskophaubenwagen der Gattung Shls von Piko in der Baugröße H0 jetzt im Handel. Die DB-Beschriftung der Modelle entspricht der Epoche IV.

Piko Art.-Nr. 58294 **€ 82,99**
erhältlich im Fachhandel



Feine Pantos in N

Für französische Elloks in der Baugröße N bietet Werner Eichhorn feine Pantographen an. Neu hinzugekommen sind jetzt die einbaufertigen Einholmstromabnehmer der Bauart AM18 in drei verschiedenen Ausführungen.

Eichhorn Art.-Nr. 15128 A/B/U **je € 36,–**
www. eichhorn-modellbau.de

Fohrmann-Werkzeuge unter neuer Leitung

Seit 1979 steht die Firma Fohrmann-Werkzeuge für hochwertige Werkzeuge für Modellbauer und Feinmechaniker. 2001 übernahm Roland Kühn das Unternehmen und führte es gemeinsam mit seiner Frau Patricia in Görlitz weiter. Nach über zwei Jahrzehnten gehen sie nun in ihren wohlverdienten Ruhestand. Ihre Nachfolge traten Nadja und Markus Fehrenbach an, die schon seit langem Fohrmann mit hochwertigen Fräs- und Drehteilen belieferten. Alle Waren und Maschinen befinden sich bereits am neuen Standort in Schönwald im Schwarzwald, um eine nahtlose Fortführung des Unternehmens zu gewährleisten. Bewährte Strukturen werden fortgeführt, neue Ideen kommen dazu – Kunden dürfen sich weiterhin auf die gewohnte hohe Qualität und Zuverlässigkeit verlassen. Die langjährige Partnerschaft hat den Übergang erleichtert und die Basis für eine erfolgreiche Zukunft geschaffen.

Fohrmann-Werkzeuge
Ginsterstraße 2, 78141 Schönwald im Schwarzwald
www.fohrmann.com, Email: service@fohrmann.com

Eine Österreicherin bei der Reichsbahn

Exklusiv für die Lemke Collection fertigt Jägerndorfer das Modell der E 88 212 der Deutschen Reichsbahn in der Baugröße H0. Das Vorbild ist die ab 1927 gebaute österreichische Reihe 1280, die nach 1945 wieder ihre ursprüngliche Bezeichnung erhielt. Damit steht jetzt erstmals ein maßstäbliches Modell dieser Baureihe zur Verfügung. Die Lok ist mit einem Sounddecoder ausgestattet; die ÖBB-Version der Epoche III ist ebenfalls angekündigt.

Jägerndorfer/Lemke Collection Art.-Nr. 22800 (DC) **€ 382,90**
Art.-Nr. 22802 (DCC mit Sound) **€ 516,90** erhältlich im Fachhandel

Der Winter kommt bestimmt – auch in H0

Die Dampfschneeschleuder der Bauart Henschel von Trix ist ein eindrucksvolles Modell in der Baugröße H0 geworden. Die Schneeschleuder ist mit einem Tender der Bauart 2'2' T 26 gekuppelt; sie trägt die flaschengrüne Lackierung und die DR-Beschriftung entsprechend dem Betriebszustand der Zeit um 1972. Das Modell weist zahlreiche Licht- und Soundfunktionen auf und besitzt einen Raucheinsatz, auch das Schleuderrad kann betätigt werden. Mit dem Kauf wird außerdem der Wiederaufbau des Eisenbahnmuseums in Schwerin nach dem verheerenden Brand am 21. Juli 2023 unterstützt.

Trix Art.-Nr. 24137 **€ 519,90** erhältlich im Fachhandel

Schlichte Container in TT

Der Containertragwagen von Piko in der Baugröße TT nach dem Vorbild der DR erscheint mit der Beschriftung der Epoche IV. Der Wagen ist mit zwei Containern der „Deutschen Seereederei Rostock" beladen und trägt eine neue Betriebsnummer.

Piko Art.-Nr. 47727 **€ 41,99** erhältlich im Fachhandel

Schwere Plane für den Beiwagen in N

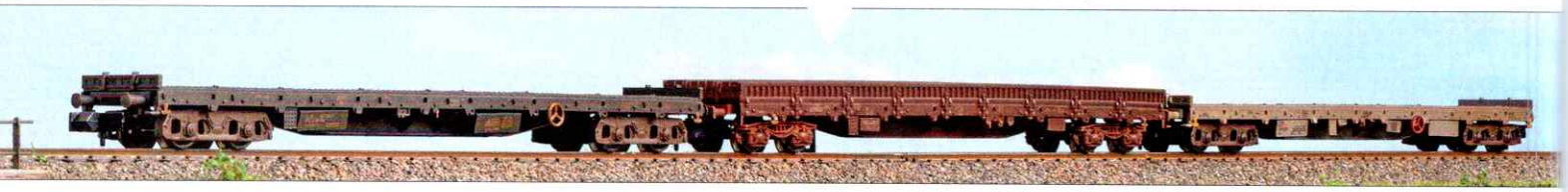
Passend für den Klv 53 in der Baugröße N von Hobbytrain bietet Werner Eichhorn die Nachbildung einer „Plane" aus Weißmetall an, mit dem der Beiwagen mehr Gewicht erhält. Die Plane ist einbaufertig und muss nur noch selbst bemalt werden.

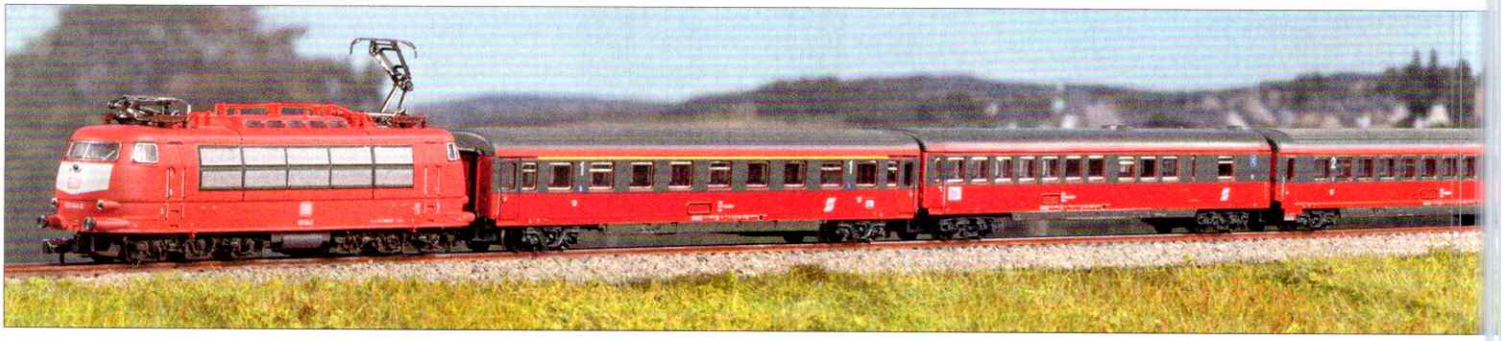
Eichhorn Art.-Nr. 13099 **€ 24,–** www. eichhorn-modellbau.d

Flache Vierachser für viele Zwecke – in N

In einem dreiteiligen Set werden die vierachsigen Flachwagen von Minitrix angeboten. Das Set enthält je einen Rungenwagen der Gattungen Rnss und Rns der CFL (einer ist bei der AAE eingestellt) sowie einen Rungenwagen der Gattung Res der SNCB. Die Wagen sind bereits mehr oder weniger stark gealtert, sie tragen Beschriftungen entsprechend der aktuellen Epoche VI. Der belgische Wagen weist außerdem Drehgestelle des Typs Y 25 auf.

Minitrix Art.-Nr. 18723 **€ 149,–** erhältlich im Fachhandel





Rangierdiesel der DR – in H0

Bei Roco erschien das Modell der Rangierdiesellok der Baureihe 108 der DR mit ihren markanten eckigen Vorbauten. Bei ihrem Vorbild konnten gemäß ihrer Bestimmung als Rangierloks an Stelle des Heizkessels zusätzliche Kühlergruppen und ein Vorwärmgerät eingebaut werden, was auch im Modell berücksichtigt wurde. Die Lok ist mit einem Sounddecoder ausgestattet.

Roco Art.-Nr. 70818 (DCC mit Sound) **€ 279,90** erhältlich im Fachhandel

Arbeiten am Gleis und im Garten

Preiser lieferte die ersten Neuheiten in diesem Jahr aus. In der Baugröße H0 gehörten dazu die Bauarbeiter, die im Gleis- und Straßenbau tätig sein können. Deutlich entspannter geht es dagegen bei der Gartenarbeit zu ...

Preiser Art.-Nr. 10813 (Arbeiter, H0) **€ 21,–** Art.-Nr. 10810 (Gartenarbeit, H0) **€ 24,50** Art.-Nr. 44944 (Arbeiter, Baugröße 2) **€ 35,20** erhältlich im Fachhandel

Sächsische Güterwagen in TT

In Zusammenarbeit mit Hädl bietet Quack & Salber die sächsischen Güterwagen der Verbandsbauart mit der Beschriftung der Epoche I an. Die Wagen werden mit in drei verschiedenen Betriebsnummern erhältlich sein; sie werden sich außerdem jeweils in einigen charakteristischen Details voneinander unterscheiden.

Quack & Salber Art.-Nr. 1-0113920-21 **€ 59,–** www.quack-salber.net

EC 64 „Mozart“ in Z

In einer Zugpackung sind die Modelle nach dem Vorbild des IC 64 „Mozart“ im Maßstab 1:220 bei Märklin erschienen. Das Set enthält neben der BR 103 in orientroter Lackierung fünf ÖBB-Wagen. Dazu gehören ein Abteilwagen 1. Klasse, ein Speisewagen der Gattung WRmz und drei Abteilwagen 2. Klasse.

Märklin Art.-Nr. 8128 **€ 499,–** erhältlich im Fachhandel

Schlafwagen für Rumänien

In einem Zweierset werden die Schlafwagen der CFR von A.C.M.E. in der Baugröße H0 angeboten. Die beiden Wagen der Gattung WLA tragen die grüne Lackierung und die Beschriftung entsprechend der Epoche IV mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Die Wagen wurden in einer einmaligen Auflage produziert und weisen eine detaillierte Inneneinrichtung auf.

A.C.M.E. Art.-Nr. AF22001 **€ 180,90** erhältlich im Fachhandel

AUF REGEL- UND SCHMALSPURGLEISEN DURCH POMMERN (2. TEIL)

Dampf und Diesel im Prignitzer Land

Auf der Zimmeranlage von Jan Schulz nach Vorbildern in Pommern kann man am kleinen Bahnhof noch in die Schmalspurbahn umsteigen – bevor es aber hinaus ins weite Land geht, kann vorher noch die Zuckerfabrik besucht und der Betrieb dort beobachtet werden.

Einige Umsteiger sind nach der Ankunft des Personenzugs mit der P 8 zum Schmalspurbahnsteig hinübergelaufen. Alles passiert ohne jede Eile. Sollte der Regelspurzug sich verspäten, so wartet man noch auf die Fahrgäste, die aufs Land hinaus zur Arbeit oder zurück nach Hause wollen. Den deutlich geringeren Reisekomfort in den schmalspurigen Wagen wird man gelassen aufnehmen – und schließlich ist mögliche Weiterreise im „Schweineschnäuzchen" auch ganz amüsant. Aus dem Fahrgastraum kann man als Reisender im Sitzen ganz bequem nach vorn durch die großen Fenster über den Triebwagenführer hinweg auf die Strecke schauen.

Nach der Ankunft des Personenzugs muss die IV K abgekuppelt werden und kann danach zum Restaurieren an den Lokschuppen fahren. Dort werden Kohlen geladen und die Wasserkästen gefüllt.

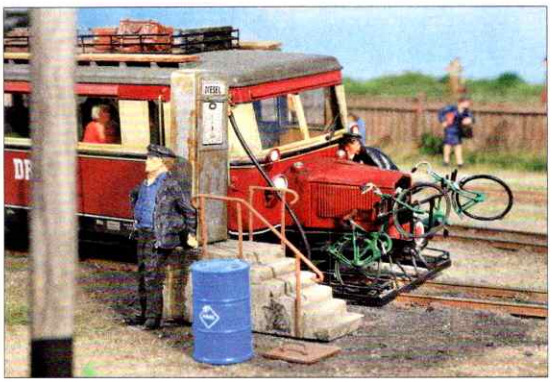
Die Schmalspurstrecke wurde nach Motiven des ehemaligen Prignitzer Schmalspurnetzes (dem „Pollo") gestaltet. Jan Schulz hat – wie viele von uns einer der „zu spät Geborenen" – den Planbetrieb beim „Pollo" nicht mehr erleben können. Die wunderschöne Museumsbahn von Mesendorf nach Lindenberg tröstet uns aber darüber hinweg; dort ist er Stammgast. Die längst vergangene Zeit ist in aller Schönheit auf der Zimmeranlage eingefangen worden – Planbetrieb mit Personen- und Güterzügen.

Betriebsspaß nach Vorbild

Neben dem Zugverkehr aufs Land bildete der Betrieb zu verschiedenen Anschlussbahnen einen Schwerpunkt, vor allem im Güterverkehr. So hat Jan Schulz diesen Betriebszweig mit dem Modell einer Zuckerfabrik dargestellt. Aus den Gütergleisen werden die im Bahnhof angekommenen beladenen offenen Rügenwagen in den Fabrikhof vor die Rübenbunker geschoben.

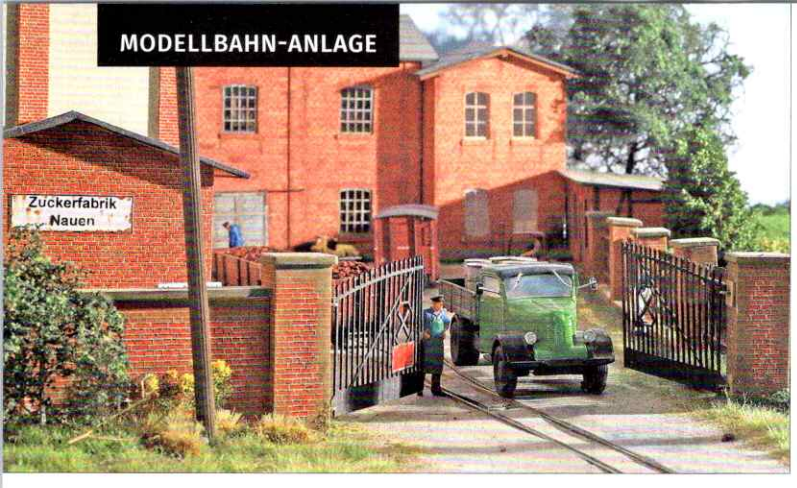
Fotos: Helge Scholz

Der VT 133 525 ist am Bahnsteig angekommen, die ersten Reisenden eilten bereits zum Zug der Regelspur hinüber. Der Triebwagenführer beginnt schon, das Fahrzeug für die Rückfahrt zu betanken. Für das Unterbringen von „sperrigem Gepäck" stehen die Ladeflächen neben den Motorvorbauten zur Verfügung.



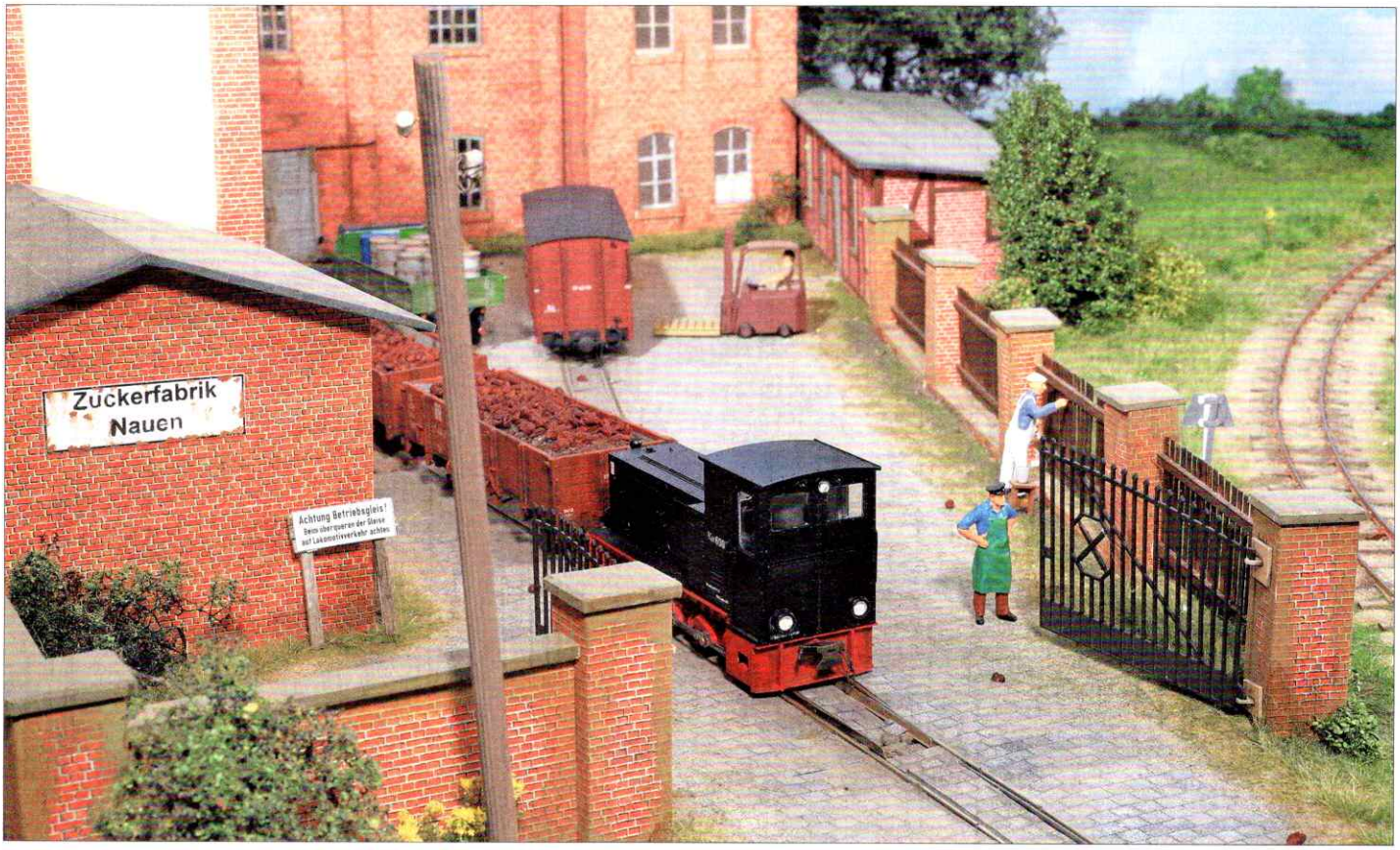
Ein Blick entlang der schmalen Bahnhofsgleise. Links wartet die 99 576 auf den nächsten Einsatz. VT 133 525 wird gleich davonfahren, an dem Triebwagen hängt schon das Zugschlusssignal. Auf dem Regelspurbereich rangiert 89 6016 Güterwagen zur Überladerampe, Rollwagenbetrieb gibt es hier nicht.

Auf der anderen Bahnhofseite herrscht ebenfalls Betrieb. Der T 1 mit seinem Beiwagen fährt in den Bahnhof ein, während zwei Güterwagen zur Zuckerfabrik gebracht werden.



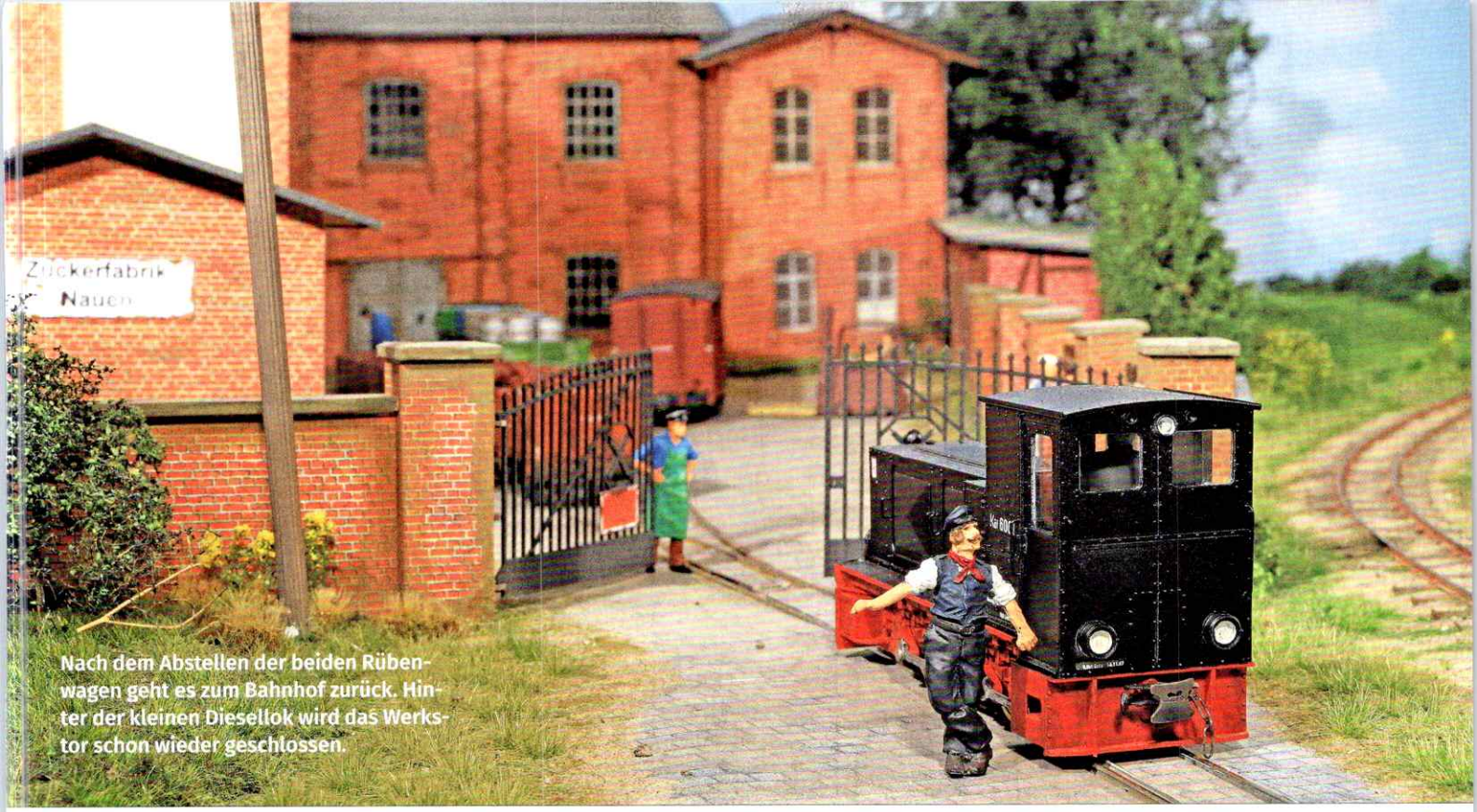
Auf dem Hof der Zuckerfabrik findet ein „gemischter" Verkehr auf Schiene und Straße statt. Daher musste dort alles gepflastert werden. Ein Lkw verlässt gerade das Gelände, das große Gittertor wird geöffnet.

Nach dem Entladen zieht die im Schmalspurbahnhof stationierte HF 130 die leeren Wagen wieder in den Bahnhofsbereich zurück. Von dort aus rollen sie wieder hinaus aufs Land, denn die großen Rübenberge warten in der Saison der Rübenkampagne auf die Verladung zu den Verarbeitungsfabriken. Das Gebäude der Zuckerfabrik entstand wie alle anderen Hochbauten im Eigenbau. Der Fabrikkomplex hat kein direktes Vorbild und entstand ganz nach eigenen Vorstellungen. Der Korpus besteht aus 3 mm starken Bastel-



Während der Rübenkampagne wird die Anschlussbahn mehrmals täglich bedient – so muss nicht lange auf die nächste Rangierfahrt gewartet werden. Die HF 130 mit der Betriebsnummer Kö 6003 schiebt bereits die nächsten beiden Rübenwagen zum Zuckerrübenbunker. Zur Nachbildung dieses Ladegutes sind die Modellbahnfreunde recht erfinderisch: Im Maßstab 1:43,5 kommen getrocknete Weintraubenkerne dem Vorbild sehr nahe.

Vorsichtig schiebt der Lokführer die Wagen neben das Hauptgebäude, dort werden im Keller die Rüben zur Weiterverarbeitung gebunkert. Von alldem lassen sich die Betriebshandwerker jedoch nicht stören – es wird schon kein Staub auf die frische Farbe des Zaunes kommen.

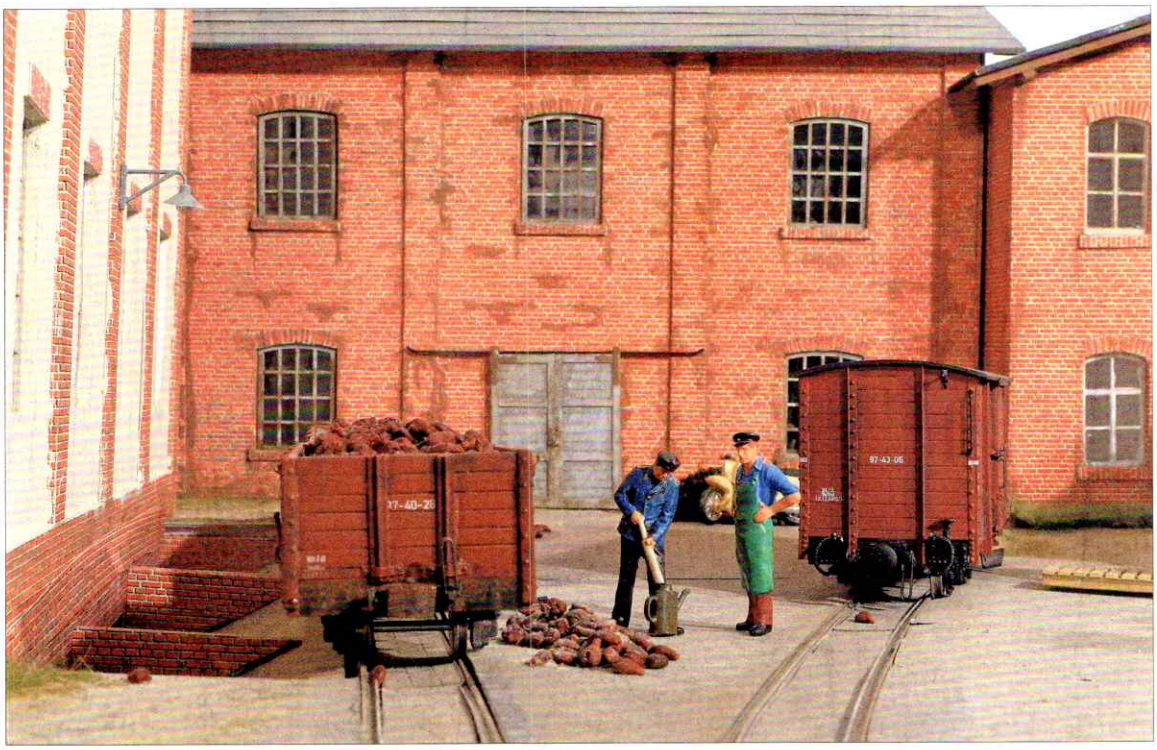


Nach dem Abstellen der beiden Rübenwagen geht es zum Bahnhof zurück. Hinter der kleinen Dieselok wird das Werkstor schon wieder geschlossen.

platten, die im Baumarkt erhältlich sind. Damit hat Jan Schulz die besten Erfahrungen gesammelt. Ein besonderes Merkmal der Kunststoffplatten ist, dass sie sich sehr leicht zuschneiden lassen. Das erleichtert das rechtwinklige Ausschneiden der Fenster und erspart größere Nacharbeiten wie etwa das Nachfeilen.

Auf die Wände wurde das Ziegelmauerwerk aufgeklebt; dazu wurden Prägeplatten aus dem Architekturbedarf verwendet, die noch farblich behandelt werden mussten. Es gibt sie in verschiedenen Strukturen für Mauerwerk oder Dacheindeckung als weiße Platten in Formaten bis zur DIN-A3-Größe. Für Gebäude im Maßstab 1:43,5 ist dies insofern ideal, da man so meist um das Aneinanderkleben zweier Platten herumkommt. Diese „Nähte" lassen sich in der Regel nur schwer kaschieren, dies ist nicht einfach und kann den Gesamteindruck beim ungenauen Arbeiten durchaus schmälern.

Das Thema von unschönen Stoßkanten kam bei der Gestaltung des gepflasterten Fabrikhofs erneut ins Spiel. Es gibt inzwischen mehrere Anbieter von Baumaterial für gepflasterte Straßenbereiche, passend für die verschiedensten Nenngrößen. Mit dem Auslegen von starren oder flexiblen Strukturplatten kann man sich das aufwendige Gravieren der Kopfsteinpflasterstruktur aus ausgestrichenem Gips ersparen. In diesem Fall sind Strukturplatten von Faller zum Einsatz



Der Blick geht über die Weiche in den Hof. Neben neuen Rüben ist außerdem ein Gw angekommen. Beim Entladen sind auch einige der Feldfrüchte heruntergepurzelt. Das kann schon mal passieren. Zur optimalen Auslastung der Lademöglichkeit wird immer ein kleiner Haufen auf den Wagen geschüttet. Das beansprucht das Wagenmaterial, daher muss gründlich geschmiert werden.

Jetzt schleppt die 99 576 einen Güterzug durch die Wiesen. Hinter der IV K ist ein ganz besonderer Wagen eingereiht. Im Kesselwagen der RSN wird Spiritus zur „Schnapsproduktion" transportiert. „Kein Trinkwasser" steht groß am Kessel. Der Wagen wurde recht günstig aus Teilen des Magic Train-Kesselwagens gebaut.

Links: Nach dem Transport der hochprozentigen (und verplombten) Fracht geht es nun beschaulicher zu. Der Schäfer wartet lieber noch die Durchfahrt des VT 133 525 ab, bevor er seine Schafe weiter treibt.

gekommen; sie lassen sich außerdem leichter bemalen als der stark saugende Gips. Die passend geschnittenen Plattenabschnitte wurden so hoch unterfüttert, dass sie im Fabrikhof bis zu den Schienenköpfen der Rillenschienen reichen.

Gleisbau

Die Nachbildung dieser besonderen Schienenform war für den befahrbaren Fabrikhof mit seinen Gleisen zwingend. Mit dem Beginn der Einpflasterung vor dem Fabriktor wurden beim Gleisbau entlang der Schienenprofile beidseitig innen L-Profile aus Polystyrol eingeklebt und silbern lackiert. Im Hof liegt noch eine Weiche. Dort wurden die L-Profile so weit wie möglich an das Herzstück und zu den Zungen geführt.

Für den Aufbau der schmalspurigen Gleisanlage wurde das 0e-Material von Henke-Modellbau verwendet. Die in dem Sortiment des bekannten Kleinserienherstellers angebotenen einfachen Weichen sind jedoch nach sächsischen Vorbildern konstruiert. Sie wären zwar auch für die Prignitzer Gegebenheiten verwendbar – eine exakt nachgebildete 1:7-Weiche verlangt jedoch eine nicht zu unterschätzende Einbaulänge. Gerade bei einer Zimmeranlage freut sich der Modellbahner um jeden gewonnenen Zentimeter an Nutzlänge. Daher griff Jan Schulz auf die deutlich kürzeren 0e-Weichen von Peco

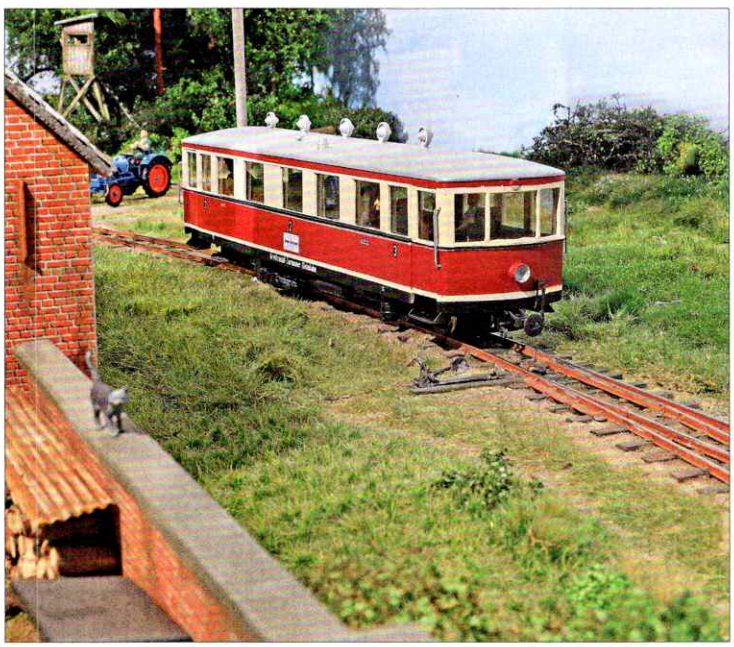
In der Gegenrichtung dampft 99 576 zurück durch die Wiesen. Nur zwei Güterwagen sind über die Strecke am Teich zu befördern.

Einigen kleinen belebenden Szenen konnte sich der Modellbahner nicht entziehen. Am Teich sitzen zwei Angler. Das Anglerglück hat aber voll zugeschlagen! So ein Riesenfisch in dem See? Das steht morgen sicher in der Zeitung ...

zurück. Die Zungen dieser Handweichen werden dank einer integrierten Feder in beiden Stellpositionen fixiert und benötigen nicht unbedingt einen Antrieb, der sonst für die feste Endlage sorgt. Für die kurze 0f-Strecke nach MPSB-Vorbild wurde wiederum Gleismaterial aus dem H0m-Sortiment von Peco gewählt – die 600-mm-Spurweite der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn entspricht im Maßstab von 1:43,5 der Spurweite von 12 mm.

Fahrzeugeinsatz

Für die 0e-Strecke gab es keine Probleme, einen authentischen Betriebspark aufzubauen. Lokomotiven und Triebwagen stammen von Henke. Vier Maschinen der Gattung IV K waren in den 1950er-Jahren von Sachsen in die Prignitz umstationiert wor-



Oben: Der Bauernhof grenzt unmittelbar an den Teich, nur ein schmaler Feldweg liegt dazwischen. Liebevoll wurde dort das Geschehen auf dem Scheunenhof dargestellt – den Hühnern scheint es prächtig zu gehen. Sie picken ungestört im Sand nach Körnern und fetten Würmern.

Das Streckengleis verläuft im Bogen hinter dem Bauernhof zur nächsten Station. Dort konnten bei den Durchfahrten des Dieseltriebwagens T 1 und des dampfbespannten Personenzuges Stimmungen festgehalten werden, die selbst dem Anlagenerbauer neu waren.

Die erste Unterwegsstation ist erreicht. Ganz nach dem Titel des ersten Teils – im „Irgendwo", da kein Stationsschild zu sehen ist. Nun, die Bahn wird sich nicht verfahren. Man wartet schon sehnsüchtig auf den Zug, der die einzige Verbindung zur weiten Welt darstellt.

Auf dem Feldbahngleis dampft es ebenso. Der D-Kuppler tastet sich über die wunderschön dargestellte verwilderte Strecke.
VT 133 535 kommt an. Eine (Kleinbahn-) Szene, wie sie romantischer nicht sein könnte.

den. Damit ist der Vorbildbezug gegeben. Auch das 0e-Modell des Wismarer Schienenbusses von Henke kann passend zum Thema genutzt werden; mit VT 133 524 und 525 waren zwei Fahrzeuge in der Prignitz im Einsatz – Letzterer noch bis zur Betriebseinstellung 1969. Der T 1 fällt etwas „aus dem Vorbild", denn er war ab 1937 für zwei Jahre bei der Rü.K.B. beheimatet. Aber Modellbahn soll Spaß machen – erlaubt ist, was gefällt. Die meisten Personen- und Güterwagen sind Modelle von Fröwis und Haberditzl.

Die kurze zum Haltepunkt führende MPSB-Strecke verlangte mehr Modellbauaufwand. Dafür gibt es keine Modelle, also war Eigenbau notwendig. Für das Fahrwerk der 600-mm-Maschine konnte eine TT-86er genutzt werden. Das Gehäuse stammt von Danowski und wurde mit einem Kessel von der Magic Train-Stainz kombiniert. Die beiden MPSB-Wagen in der Baugröße 0f wurden genau nach Vorbildern der MPSB gebaut; für die Drehgestelle konnten Tillig-Teile verwendet werden.

Feingestaltung

Bei der von weiter Landschaft geprägten Anlagengestaltung war das Anliegen von Jan Schulz, diese nicht zu überladen, denn daran krankt so manch andere Anlage. Die Landschaft soll auf den Betrachter wirken, wobei nur wenige Szenen die Romantik und Abge-

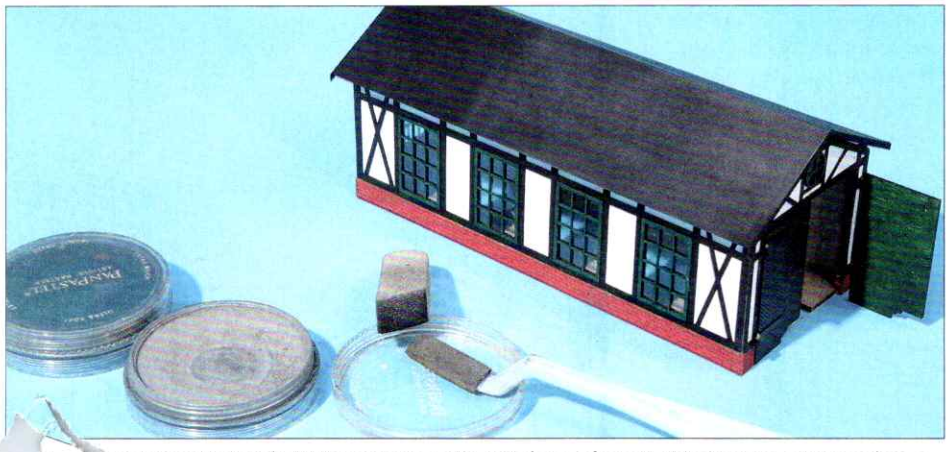
Schon wieder schleppt die MPSB die nächsten Wagen durch die Wiesen zur Landstation. Mit Muskelkraft und ohne technische Hilfe wird hier die Ernte umgeschlagen. Zuckerfabriken gibt es einige und so können die Rüben auch einmal von der Schmalspur auf die Feldbahn umgeladen werden.

schiedenheit unterstreichen sollten.Neben dem Bauernhaus und großzügigen Wiesen und Weiden gibt es noch einen Teich. Das Wasser entstand aus Gießharz, für die Wellen wurde Zweikomponenten-Kleber aufgetupft. Auch die Abstimmung der Farben der Landschaft und Gebäude war Jan Schulz wichtig, ebenso die Alterung der Fahrzeuge. Alles wirkt stimmig und ermöglicht den überzeugenden Eindruck einer Zeitreise in die 1960er-Jahre. *Helge Scholz*

Der VT 133 tuckert nun weiter. Hinter dem Bahnübergang steht ein Haus nach dem Vorbild des Gasthofs Düpow nahe Perleberg – direkt vor ihm führte das Gleis des Prignitzer Schmalspurbahnnetzes vorbei. Der Gasthof durfte daher auf der Anlage nicht fehlen.

Was bringt die MIBA im Juni 2025?*

Westbahn und die weiteren Folgen. Sebastian Koch und Heiko Herholz beschreiben, wie sie die betagte Anlage in die digitale Neuzeit gehoben haben! Foto: SK



…bahnwerkstatt in Wuppertal hat für H0 einen einfach gehaltenen, aber preiswer-…en Lokschuppen herausgebracht. Bruno Kaiser zeigt Wege zur Optimierung …Einsatzmöglichkeit in einer Lokstation auf. Foto: Bruno Kaiser

…g porträtiert neue Module der Geldernschen …

…g ein Modell der E 15 01. Im nächsten Heft …thoden vorging.

…äsentierte Faller eine mögliche Groß-…ngsstück vor.

…schieben.

…2025

…h Ausgaben nicht verpassen: …en QR-Code, um die …im günstigen Mini-Abo …geschickt zu bekommen. …quem und portofrei …evor sie im Handel …Hälfte!

MIBA

Leidenschaft Modellbahn

IMPRESSUM

Ausgabe MIBA 5/2025 | 77. Jahrgang
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Lutz Kuhl, Gerhard Peter (fr)
Redaktionssekretariat: Barbara Forster
Layout: Rico Kummerlöwe
Lektorat: Eva Littek (fr)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.miba.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler
Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger
Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlaghaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

© 2025 GeraMond Media GmbH,

ISSN 0938-1775
www.geramond.de
Gerichtsstand ist München

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.
Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.
Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.
Jegliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckerzeugnisses (Text- und Datamining) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.

Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

MIBA Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
Tel.: 0 89/46 22 00 01
Unser Service ist Mo.-Fr. 08:00-20:00 Uhr telefonisch erreichbar.
E-Mail: service@verlagshaus24.com
www.miba.de/abo
Preise: Einzelheft 8,50 € (D), 9,40 € (A), 14,80 sFr (CH), 10,80 € (NI), 9,80 € (Lux), 11,50 € (I, F, Esp, P), 91,95 DKR (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 99,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)
Abo bestellen unter: www.miba.de/abo
Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.
Erscheinen und Bezug: MIBA erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten MIBA (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Portugal, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

Leserbriefe & -Beratung

MIBA, Infanteriestraße 11a, 80797 München
+49 (0) 89 / 13 06 99 669
redaktion@miba.de
www.miba.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per Mail immer Ihre Postanschrift an.

Anzeigen

anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2025

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

TIDY TRACK®

Schienen- und Radwartungssystem

Gleisreinigung und -instandhaltung leicht gemacht! Alles, was Sie dazu brauchen.
Preisgünstig und Zeitsparend.

REINIGEN
mit dem ***Rail Tracker™*** Cleaning Kit

EINFÄRBEN
mit ***Track Painters***

INSTANDHALTEN
mit ***Dust Monkeys®*** und mehr

BACHMANN EUROPE Plc

LILIPUT

Bachmann Europe Plc • Niederlassung Deutschland • Am Umspannwerk 5 • 90518 Altdorf/Nürnberg
Telefon + 49(0)9187 / 9722-0 • Fax + 49 (0)9187 / 972222 • bachmann@liliput.de

Highlight der „Edition Freilassing“

FREILASSING EDITION

neu konstruktion

Die „Edition Freilassing“ ist bei vielen Fans ein fixer Bestandteil des ROCO-Sortiments und erfreut sich großer Beliebtheit bei allen Sammlern. Kaum ein Modell verbinden Fans jedoch so mit Freilassing und der Steilstrecke nach Berchtesgaden wie die Baureihe 144.5. Abgesehen von kurzeitigen Einsätzen außerhalb der Stammstrecke Salzburg – Freilassing – Berchtesgaden, bewältigten die Loks eine 50-jährige Einsatzzeit auf der anspruchsvollen Gebirgsbahn. Im Sommerfahrplan 1979 stand sogar der IC 511 „Chiemgau“ im Umlaufplan der 144.5.

Besonderer Fokus wurde auf die Umsetzung des Fahrwerks und der Drehgestelle gelegt. Doch auch der Dachbereich weiß mit seinen zierlichen, ebenfalls neu konstruierten Stromabnehmern, ohne sichtbare Befestigung zu begeistern. Die Schnellzugwagen-Modelle des IC „Chiemgau“ sind feinst detailliert und verfügen über bedruckte Zuglaufschilder, Bremsumstellhebel und vieles mehr. Wie von ROCO gewohnt, überzeugen sie durch beste Betriebseigenschaften und ein perfektes Rollverhalten.

Elektrolokomotive 144 507-1, DB

- **Betriebszustand um 1979/1980**
- **Mit zwei Stromabnehmern der Bauart SBS-10/54**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung**

7500147	DC	
7510147	DCC	🔊
7520147	AC	🔊

4-tlg. Set: IC 511 „Chiemgau“, DB

- **2. Klasse Wagen mit unterschiedlich lackierten Langträgern, alten Klassenziffern und Raucher/Nichtraucher-Schriftzügen**

6200154

Hier gehts zur 144 507-1:

Demnächst bei Ihrem Fachhändler oder unter www.roco.cc erhältlich.

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop | **www.roco.cc**